SKRZYDŁA I MOTOR



48 (284) ROK VI
25 LISTOPAD – 1 GRUDZIEŃ
1951
Cena 60 gr

O PRACY POLITYCZNEJ W AEROKLUBIE

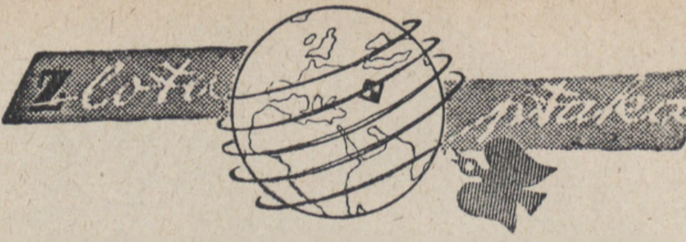
W naszej organizacji lotniczej bardzo ważną rolę odgrywa praca polityczna wśród członków, w szczególności wśród pilotów w aeroklubach. Zabezpiecza ona wykonanie naszego najważniejszego zadania jakim jest szkolenie nowych kadr lotniczych. Co to znaczy, że praca polityczna „zabezpiecza" wyszkolenie? To znaczy, że dzięki niej piloci podwyższają stopień swego uświadomienia i rozumieją coraz lepiej, że wszystko, co tylko dzieje się w naszym lotnictwie ma głęboki i poważny sens polityczny. Nic też dziwnego, że do pracy politycznej organizacja nasza przeznacza swoich najlepszych ludzi.

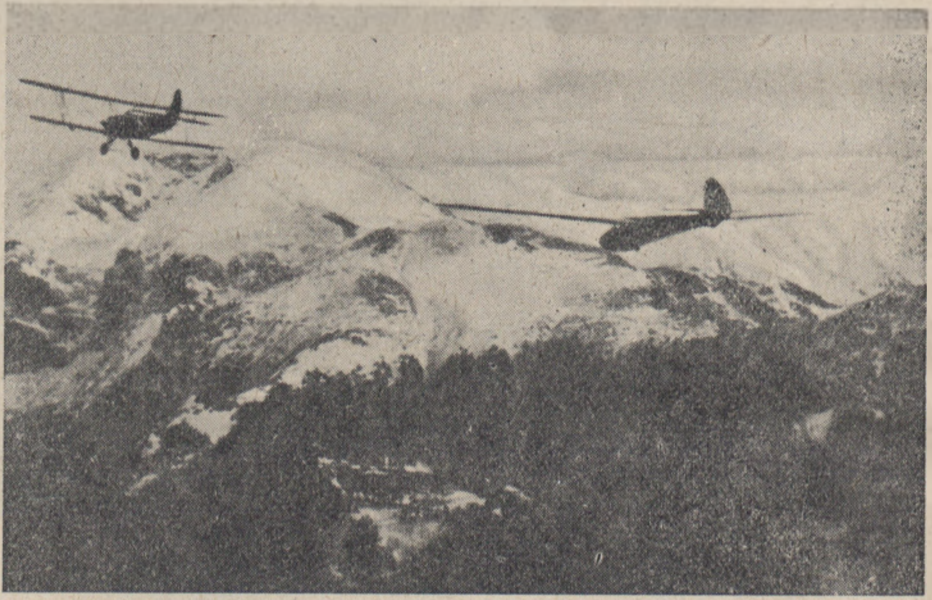
Niestety, przykłady z terenu wskazują że praca polityczna w wielu aeroklubach jest rozumiana zupełnie opacznie. Tak np. w aeroklubie częstochowskim praca polityczna ogranicza się do urządzenia akademii, odczytów i organizowania prasówek. Oczywiście, są to ważne formy pracy politycznej, ale na nich w żadnym razie poprzestać nie wolno. Kierownictwo polityczne aeroklubu musi przeprowadzać rozmowy indywidualne z pilotami, musi organizować dyskusje i pogadanki, a przede wszystkim dbać o to, aby praca polityczna i propagandowa była żywa, ciekawa i unikała charakteru wszelkiej oficjalności.

Ściśle musi z nim współpracować organizacja partyjna i grupa zetempowska przy aeroklubie. Powinny one znać wszechstronnie każdego pilota, jego zainteresowania i zamiłowania, zdolności a nawet warunki pracy czy nauki. Praca polityczna winna trafić do każdego pilota i nieustannie, cierpliwie i zrozumiale wyjaśnić mu wszystkie wątpliwości. Przykładem skutków złego, nadętego stylu pracy politycznej może posłużyć chociażby wspomniany już ALL Częstochowa, gdzie do niedawna jeszcze w bibliotece klubowej znajdowały się obce nam ideologicznie, a nawet szkodliwe książki lotnicze, piloci zaś nie potrafili na ten fakt odpowiednio zareagować.

Co zrobić, aby ożywić i uprzystępnić pracę polityczną w klubach? Przede wszystkim należy przesycić ją specyfiką lotniczą. Duże korzyści będą tu mogły oddać czasopisma lotnicze, w których znajdują się liczne materiały, ilustrujące pokojową działalność lotnictwa radzieckiego i demaskujące lotnictwo imperialistyczne. Formą ożywienia pracy politycznej będą także dyskusje i pogadanki np. na temat filmów lotniczych lub na inne tematy wybrane, jak „Sport lotniczy u nas i w krajach kapitalistycznych", „Lotnictwo sportowe w służbie gospodarki narodowej" i inne. Więcej uwagi trzeba przywiązywać do urządzania wystaw i czytelnictwa książek lotniczych.

Pamiętajmy: praca polityczna jest wtedy skuteczna, kiedy jest ciekawa, zajmująca, bojowa i bliska ludziom.

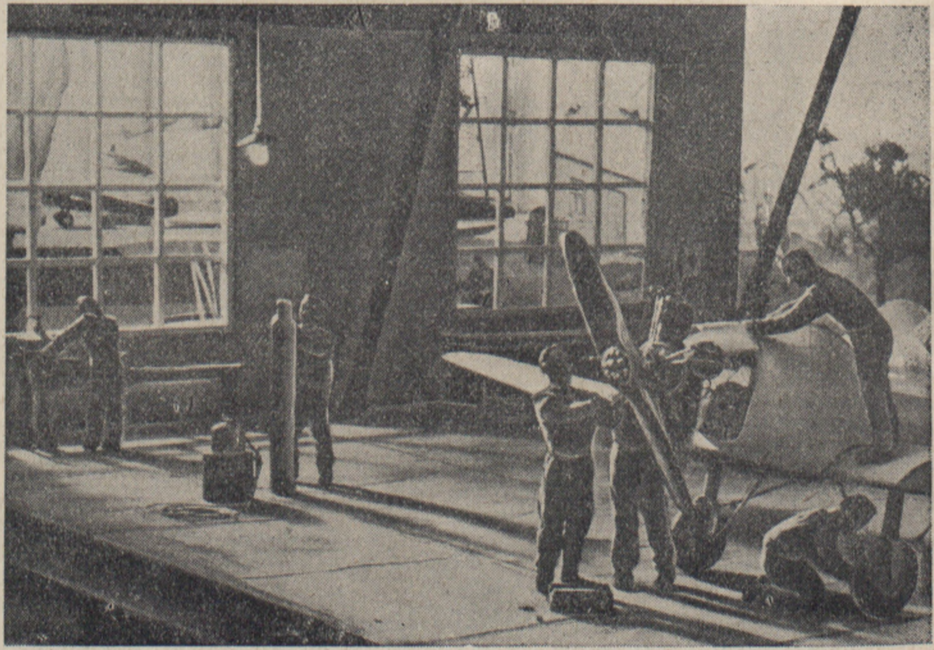




W dniu 11 listopada bieżącego roku rozpoczął się obóz szybowcowy w Jeleniej Górze. Celem obozu jest gruntowne zbadanie warunków lotów na stojącej chmurze oraz wykorzystywanie tych warunków do ustalenia nowych wyczynów wysokościowych. Po raz pierwszy obóz szybowcowy wyczynowców atakujących stojącą chmurę jest organizowany na tak dużą skalę. Godnym podkreślenia jest fakt, że oprócz naszych wybitnych szybowników, w obozie biorą udział szybownicy Związku Radzieckiego.

Na zdjęciu powyżej: lot wleczony nad szczytami górskimi.

W dniu 7 grudnia w Warszawie zostanie otwarta wielka wystawa modeli redukcyjnych. Wśród wielu eksponatów nadesłanych przez różne Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej znajdują się bardzo ciekawe modele i makiety. Na zdjęciu poniżej: fragment makiety wnętrza hangaru. Makieta ta, wykonana przez modelarzy krakowskich z dużym realizmem odtwarza pracę mechaników naszego lotnictwa sportowego. Reportaż z wystawy oraz dalsze ciekawe zdjęcia zamieścimy w numerze 50 SiM-u.



PIERWSZA FALA PIERWSZE WYCZYNY

Tegoroczny obóz falowy w Jeleniej Górze rozpoczął się zgodnie z planem w dniu 11 listopada. Kierownictwo obozu przystąpiło z miejsca do teoretycznego i praktycznego zapoznania uczestników z lotami falowymi, tak że w dniu 17 listopada, kiedy po raz pierwszy powiał halniak, piloci mogli od razu przystąpić do sprawdzenia swych umiejętności. Warunki nie były specjalnie silne. Wiatr wiał z szybkością „zaledwie" 17 m/sek., a wydłużone „cygaro" chmury falowej, której kształt stale się zmieniał, nie wróżył osiągnięcia nadzwyczajnych wysokości. Pomimo tego chłopcom paliło się do lotu.

W powietrze wyszły wszystkie szybowce. Przez długie godziny wypatrywały je z ziemi niecierpliwe spojrzenia pilotów pozostałych na starcie, ale dopiero około południa pojawiły się nad lotniskiem „pierwsze jaskółki"... Wracali. Rozległe okrążenie lotniska, zajście pod wiatr i „Muchy" siadają na punkt, tuż obok znaku litery „T".

— Masz trzy tysiące? Jakie wznoszenia? Bardzo tam zimno? Widziałeś innych? — krzyżują się w powietrzu pytania, na które zmarznięty, ale uszczęśliwiony pilot musi odpowiadać od razu. Rozumie kolegów. Rozumie ich rozgorączkowanie. Przecież to pierwsza na obozie fala, przecież to halniakowy chrzest obozu. A co najważniejsze — chrzest udany.

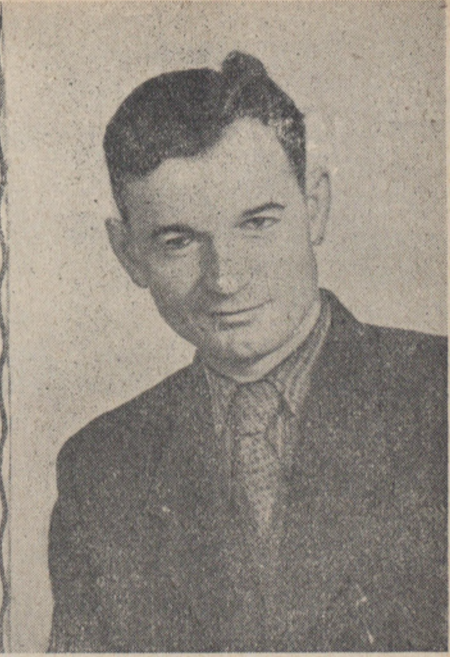
Pierwsze przewyższenie 3 000 m przywiózł na swym barografie Józef Raże z Aeroklubu Poznańskiego. Osiągnął wysokość 4 900 m, w tym przewyższenia 3 100 m. Jest zadowolony z wyniku, ale równocześnie martwi się, że nie udało mu się wyjść wyżej. Poluje przecież na diament, bo odznakę już ma. Za to Jan Kozłowski z Aeroklubu Śląskiego nie ma żadnych pretensji do siebie. 5 000 m przewyższenia zrobi jeszcze na pewno — obóz przecież dopiero się rozpoczął, a osiągnięte dzisiaj 3 250 m przewyższenia, dopełnia mu właśnie posiadany przelot 300 kilometrowy. Swoim lotem dał obozowi pierwszą uzyskaną w tym roku na fali Złotą Odznakę Szybowcową.

Najbardziej rozpromieniony jest jednak Władysław Dziergas. Na obozie pełni funkcję kierownika technicznego i zanim zjechali do Jeleniej Góry uczestnicy obozu, napracował się już solidnie przy uzupełnianiu falowego wyposażenia szybowców. Montował aparaty tlenowe, instalował dodatkowe przyrządy pokładowe i kontrolował po wielokroć sprawność wszystkich maszyn. Sam jest szybownikiem i wie dobrze, jak bardzo wyczyn zależy od technicznego wyposażenia szybowca. Toteż osiągnięte przez niego dzisiaj przewyższenie 3 350 m jest dlań zasłużoną nagrodą za troskliwą pracę.

Udany start na pierwszą falę podwoił entuzjazm uczestników obozu. Nauczeni doświadczeniem pierwszych lotów halniakowych, jak bardzo powodzenie całego lotu zależy od bezbłędnego opanowania holu halniakowego, piloci z zapałem wykonują kolejne ćwiczenia treningowe. Instruktor Urbanowicz skru-

(dc. na str. 786)





SZYBOWNICY RADZIECCY W POLSCE

W dniu 18 listopada bieżącego roku przybyli do Jeleniej Góry piloci szybowcowi z Centralnego Aeroklubu imienia W. P. Czkałowa w Moskwie, Zoja Mariejewa i Witalij Simonow.

Po przybyciu do Jeleniej Góry i serdecznym powitaniu przez uczestników obozu, koledzy radzieccy przekazali polskim szybownikom pozdrowienia od Pawła Turczina, znanego czytelnikom SiM-u kierownika ekipy radzieckiej na Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających. Gości naszych powitała w świetlicy obozu Lucyna Wlazło, znana w ZSRR ze swych wyczynów. Po krótkiej, serdecznej rozmowie i śniadaniu nasi goście ubrani w kombinezony pojechali na lotnisko aeroklubu.

Piloci radzieccy z wielkim zainteresowaniem zapoznawali się z naszym sprzętem oceniając go bardzo wysoko. Obejrzawszy lotnisko i strefę lotną, cała grupa powróciła do miejsca zakwaterowania. Na odprawie pilotów przewodniczący grupy ZMP kol. Adamiec powitał w krótkich słowach naszych gości życząc im sukcesów. W odpowiedzi tow. Simionow przekazał gorące pozdrowienia od szybowników ZSRR, wyrażając życzenia, aby we wspólnej walce piloci krajów demokracji ludowej i ZSRR zdobyli wszystkie rekordy światowe.

Wśród oklasków tow. Simonow wzniósł okrzyk na cześć Prezydenta Polski Ludowej Bolesława Bieruta i Generalissimusa Józefa Stalina.

POZDROWIENIA OD SZYBOWNIKÓW ZSRR

Drodzy chłopcy i dziewczęta — nasi młodzi przyjaciele! My, radzieccy szybownicy wyrażamy Wam gorące podziękowanie za serdeczne zainteresowanie się naszym przyjazdem. Pozwólcie również w dowód wzajemnego, prawdziwie głębokiego szacunku przekazać Wam, młodym budowniczym nowej, demokratycznej Polski — serdeczne pozdrowienia od szybowników Związku Radzieckiego.

Szczęśliwi jesteśmy, że możemy pozdrowić Was w Stolicy Waszej ojczyzny, odbudowanej z ruin w tak krótkim czasie bohaterskim wysiłkiem polskiego narodu.

Osiągnięcia Waszych ojców i matek w budownictwie kraju i współpraca z masami pracującymi wielkiego Związku Radzieckiego stanowią pewną gwarancję utrzymania światowego pokoju.

Tego żądają nie tylko polski i radziecki naród, lecz cały obóz demokratyczny i w tym tkwi główna siła milionów zwolenników pokoju.

Niech krzepnie i wiecznie trwa niewzruszona przyjaźń polsko-radziecka!

Niech żyje bohaterska młodzież polska!

Niech żyje Prezydent Polski Ludowej Bolesław Bierut!

Niech żyje chorąży światowego obozu pokoju Wielki Stalin!

Szybownicy Związku Radzieckiego
W. J. SIMONOW, Z. F. MARIEJEWA



5.200 metrów na „Jaskółce"!

2 m/sek wznoszenia w locie plecowym

11 listopada rozpoczął się w Jeleniej Górze zapowiadany na łamach SiM-u obóz falowy. Entuzjaści sportu szybowcowego z niecierpliwością oczekują wiadomości o pierwszych wyczynach na fali. Z Jeleniej Góry wiadomości te wprawdzie nie nadeszły jeszcze, ale nadeszły za to z konkurującego pod względem falowym z Jelenią Górą — Bielska. Wiadomości są interesujące i niewątpliwie zaciekawią naszych Czytelników.

W dniu 9 listopada pilot Adam Zientek z Aeroklubu Bielsko - Bialskiego wykonał nad lotniskiem klubowym wysokościowy lot na fali, uzyskując przewyższenie około 5 200 m według wskazań wysokościomierza. Jeżeli barogramka lotu, która w tej chwili jest jeszcze nie odczytana, potwierdzi wskazania wysokościomierza, to lot ten przyniósł Zientkowi drugi diament do jego Złotej Odznaki.

Zientek wykonał lot na prototypie nowego szybowca, dla którego był to pierwszy kontakt z falą i z wyczynem szybowcowym w ogóle. Według zapewnień pilota nowy prototyp szybowca spisał się na fali tak samo doskonale, jak w swoich lotach homologacyjnych (które jeszcze trwają) i w bezpośrednim spotkaniu ze swoją siostrą „Muchą", prowadzoną przez innego pilota w tym samym wznoszeniu, zostawił ją daleko w dole.

W tym samym dniu latali na bielskiej fali dwaj młodzi piloci: Zbigniew Florkowski i Włodzimierz Gąsior. Obaj rozpoczęli latać zaledwie w tym roku i łączny nalot każdego z nich nie przekracza 12 godzin. W treningu klubowym zostali jednak przygotowani do wykonywania lotów falowych i w efekcie omawianego lotu Florkowski uzyskał na „Musze" przewyższenie około 2 800 m, a Gąsior, też na „Musze" przewyższenie około 3 100 m. Dla Włodka Gąsiora wysokość ta stanowi równocześnie I-szy warunek do Srebrnej i do Złotej Odznaki Szybowcowej.

Na marginesie wyczynu młodych III-cio stopniowców warto powiedzieć słów parę na temat ambitnych zamierzeń Aeroklubu Bielsko - Bialskiego. Aeroklub ten przygotował w ciągu lata do wykonywania lotów falowych dziesięciu najmłodszych, wyróżniających się szybowników, którzy latać rozpoczęli dopiero w tym roku i mają w tej chwili III stopień wyszkolenia. Według zapewnień kierownictwa wyszkolenia klubu, cała ta dziesiątka przodującego w klubie narybku szybowcowego, uzyska do końca bieżącego roku pełne Srebrne Odznaki Szybowcowe. Wszystkie wymagane warunki do Srebrnej Odznaki z przelotem 50 km włącznie, piloci ci mają wypełnić w lotach falowych. Byłyby to pierwsze u nas srebrne odznaki, uzyskane całkowicie na fali.

Że Aeroklub Bielsko - Bialski zrealizuje to zamierzenie, można mieć nadzieję nie tylko na podstawie dotychczasowej pracy tego klubu, ale również na podstawie wspaniałych warunków fali beskidzkiej, stwarzającej dla pilotów tego klubu duże możliwości.

Na przykład w dniu 9 listopada, czyli w dniu opisywanego wyżej lotu Zientka i Gąsiora, halniak wiał od rana. Na lotnisku aeroklubowym panowała prawie cisza, ale górą dmuchało z szybkością do 18 m sek. Pomiędzy Klimczokiem, a Skrzycznem na wysokości około 3 500 m rysowała się krawędź potężnej chmury falowej typu stratusowego, która ku północy pokrywała całe niebo. Daleko w przodzie przed krawędzią tej chmury widoczne były wysokie, regularne soczewki falowe.

Najcharakterystyczniejszym zjawiskiem tego dnia był jednak ogromny rotor, o niespotykanej wprost wielkości obszaru wznoszeń, który umiejscowił się pomiędzy Klimczokiem a lotniskiem. Wznoszenia tego rotoru o sile do 9 m sek. (średnio 3 m/sek) sięgały do wysokości około 1 200 m, a zaczynały się dosłownie przy samej ziemi. Kolega Kosioł, który w tym dniu holował szybowce opowiada, że szybowce wyczepiały się na 200 m nad lotniskiem i we wznoszeniach tego rotoru, bez żadnych trudności wydostawały się na falę.

O sile i rozległości rotoru może świadczyć fakt, że pilot Kosioł po wyholowaniu szybowca, żaglował na samolocie „CSS-13", przy całkowicie zamkniętej przepustnicy gaźnika, jak na szybowcu, trawersując wzdłuż noszeń rotoru niczym na fali i utrzymując się przez kilkanaście minut na stałej wysokości.

W tym samym dniu piloci Góra i Kosioł w locie plecowym na samolocie „ZUCH-2", przy całkowicie zamkniętej przepustnicy, mieli w rejonie tego rotoru wznoszenie 2 m sek (!) Lot plecowy rozpoczęli na wysokości 800 m i nie używając przez cały czas silnika, zakończyli go na wysokości... 1 000 m (!)

Bardzo ciekawy przebieg miał lot kolegi Zientka, który przy średnim wznoszeniu około 3 m sek, przebił się przez dolną chmurę i doszedł do górnych soczewek zafalowania. Wrażeniami i spostrzeżeniami z tego lotu kolega Zientek podzieli się na pewno z Czytelnikami SiM-u.

W sumie należy Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu pogratulować inauguracji jesiennego sezonu falowego. Oczekujemy teraz wieści z Jeleniej Góry, a Bielsko dopingujemy do współzawodnictwa.

T. R.

PIERWSZA FALA — PIERWSZE WYCZYNY

(dokończenie ze str. 785)

pulatnie sprawdza każdego. Zadanie jest niełatwe, bo na krótkiej — 2 metrowej lince holowniczej, trzeba „Muchę" prowadzić dokładnie tak samo, jak pilot holujący prowadzi samolot. Trzeba precyzyjnie powtórzyć każdy manewr samolotu, a najmniejsze wyjście z osi lotu na boki, w dół, lub w górę, może później w warunkach prawdziwego halniaka z jego potężną turbulencją, spowodować konieczność przedwczesnego wyczepienia się z holu.

Rozbrzmiewa więc niebo nad lotniskiem niemilknącym warkotem „Cesesów" i „Szczygłów", ciągnących za sobą „Muchy" z jednego zakrętu w drugi. Zespoły wiążą fantazyjne ósemki ćwiczących obserwuje z ziemi pozostała część grupy startowej. Ich czujnym oczom nie ujdzie żaden chybiony manewr, żaden fałszywy ruch sterami. Uważna obserwacja błędów kolegi jest przecież połową nauki własnej — mówi stara zasada lotnicza.

Nagle ktoś z grupy startującej rzuca alarmująco:

— Pali się!

Wszystkie spojrzenia biegną za wyciągniętą ręką, wskazującego pożar. W odległej o półtora kilometra od lotniska wsi widać potężne kłęby dymu przetykane językami ognia, które wydobywają się z jednej z zagród chłopskich. Kierownik obozu wydaje natychmiastowe komendy: Na lotnisku pozostaje tylko obsługa startowa, reszta na samochód i do pożaru!

W parę minut piloci są już na miejscu. Płonie olbrzymi stóg słomy, w pobliżu znajdują się domy pod strzechami. Wśród lamentów mieszkańców zagrody słychać zdanie wypowiadane z nadzieją w głosie:

— Piloci przyjechali... piloci przyjechali....

Nadzieja jest uzasadniona, bo zorganizowany sprawnie przez szybowników „łańcuch", podaje błyskawicznie napełnione wodą wiadra od pobliskiej sadzawki do pożaru. Chłopcy pracują na pozycjach. Bezustanne potoki wody zażegnają wkrótce niebezpieczeństwo rozprzestrzenienia się pożaru. Po kilkunastu minutach przybywa straż pożarna z Jeleniej Góry. Piloci ustępują jej miejsca i wracają do swych zajęć na starcie. Odprowadzają ich życzliwe spojrzenia ludności. **(Rejt)**



Twórczość



Jak Eugeniusz Rakow modelarz radziecki ustalił nowy rekord międzynarodowy bijąc wyczyn angielskiego modelarza Kinga.....

W 1945 roku Komsomolec Eugeniusz Rakow ukończył średnią szkołę. Nie miał wówczas wątpliwości — „kim zostać"? Już w dzieciństwie powziął postanowienie — zajmował się przecież modelarstwem lotniczym.

Eugeniusz Rakow został studentem Moskiewskiego Instytutu Lotniczego.

Na pierwszym roku studiów w instytucie Rakow nie zajmował się jeszcze modelarstwem, lecz podczas ferii letnich poświęcił się znowu ulubionemu niegdyś sportowi.

Dwa lata temu odbyły się pierwsze zawody modelarskie na terenie instytutu i wówczas po raz pierwszy Rakow zobaczył model „latające skrzydło" skonstruowany przez studenta Dymitriewa. Model ten w powietrze nie wzniósł się. Modelarze zamierzali wówczas wykonać latające skrzydło na uwięzi, lecz niestety, zadanie to było bardzo trudne. Jednakże są latające skrzydła, jest przecież światowy rekord odległości lotu dla latającego skrzydła, należący do Anglika Kinga...

Rakow postanowił pobić rekord Anglika. Porozumiał się z profesorem Żurawczenką, który wykładał aerodynamikę w instytucie i zabrał się energicznie do pracy. Uważnie przeczytał książkę, „O charakterystyce aerodynamicznej profilów". Sporo czasu spędził w bibliotece, sporo wykonał wykresów i obliczeń.

W domu Rakow niezmordowanie wycinał z papieru małe modele i próbował je w locie. Zabawiało to sąsiadów. Wciągnęli się w tę „zabawę" wszyscy, lecz to co było dla sąsiadów zabawą, dla Rakowa miało głębokie znaczenie. Dużo czasu upłynęło, kiedy nareszcie ustalił projekt wstępny. Wówczas Rakow wziął się do projektowania całości.

Napotykał na trudności na każdym kroku. Jak na przykład rozstawić podwozie? Na zwykłym samolocie rozstawienie podwozia nie jest trudne: dwa punkty zamocowania w centrum skrzydła, a trzeci w przedniej lub tylnej części kadłuba, ale w modelu? Silnik postanowił Rakow ustawić z przodu, a trzeci punkt zaczepienia przenieść do tyłu.

Jaki wybrać silnik? Rakow wybrał samozapłonowy, co pozwoliło mu zaoszczędzić 500 gramów ciężaru. Kiedy gotowy model z zamontowanym silnikiem był podwieszony na nitce celem wyważenia, wyjaśniło się, że pomimo skrupulatnego wyliczenia ciężar silnika ciągnął przód modelu w dół.

W modelach z silnikami benzynowymi wyważenie można łatwiej przeprowadzić: należy tylko odpowiednio ustawić baterie elektryczne. Model o zwykłej konstrukcji także łatwo jest wyważyć. W latającym skrzydle jest to wszystko o wiele trudniejsze. Rakow przeniósł silnik do tyłu, a trzeci punkt zaczepienia podwozia przeniósł do przodu. Znając już prawidła aerodynamiki widział, że śmigło pchające jest o wiele korzystniejsze w tym wypadku od ciągnącego, gdyż śmigło ciągnące stwarza na skrzydle zakłócone strugi powietrza. Śmigło pchające umieszczone z tyłu uwalnia model od zawichrzeń, dlatego doskonałość modelu zwiększa się. Zaszła potrzeba przebudowy modelu.

Pierwszy samodzielny lot model Rakowa wykonał na Tuszyńskim lotnisku dnia 17 kwietnia 1950 r. Model w powietrzu kaprysił, zadzierał nos, coraz więcej tracąc wysokość i w końcu uderzywszy o ziemię rozpadł się na trzy części. Czternaście razy jeszcze Rakow musiał wracać z lotniska niosąc w ręku połamany model. Dziesiątki razy zapuszczał on silnik latającego skrzydła. Model nabierając wysokości zakręcał i rozbijał się.

Obliczał z dokładnością do milimetra rozmieszczenie silnika w okolicy podwozia oraz wielkość powierzchni sterów głębokości. Jeżeli pilot kontrolujący znajduje się w powietrzu — widzi niedomagania w prowadzeniu nowej maszyny, kontroluje ją w locie, reaguje na jej kaprysy, to model zostawiony samemu sobie, przy najmniejszym przeliczeniu się konstruktora na pewno się rozbije. Niektórym zawzię-

(c.d. na str. 788)

PRZYMUSOWE lądowanie

JURI BIEŁOSTOCKIJ

(dokończenie z nr 47)

— Wszyscy ludzie zebrali się w klubie, a jego jak nie ma tak nie ma — mówił niski chłop, skręcając papierosa.

— Ugrzązł gdzieś. Koło Rożdestwienki całkiem zawiało drogę, zaspy sięgają ponad metr — odpowiedział mu ktoś basem.

— A film podobno ciekawy — „Daleko od Moskwy".

— Tak, nie poszczęściło nam się w tę niedzielę.

Piotr Nikołajewicz domyślił się, że ludzie mówią o kinie objazdowym, które miało przyjechać do wsi, lecz ugrzęzło gdzieś w drodze.

— Mówicie, że wszyscy ludzie są w klubie? — zapytał posiadacza basowego głosu.

— W klubie. Już ponad czterdzieści minut czekają i jeszcze ciągle się nie rozchodzą.

Dobriakow zerwał się z miejsca i podbiegł do pilota.

— Słuchajcie, młody człowieku, czuję, że jestem wam niepotrzebny. Dwie godziny — to kawał czasu. Zdążę pobyć w wiosce — rzekł szybko.

— A co tam macie? Zresztą, idźcie. Tylko nie zatrzymujcie się zbyt długo. — Zauważywszy, że pasażer zabrał swe rzeczy, krzyknął w ślad za nim: — Czy nie niesiecie czasem podarunków? — i roześmiał się serdecznie.

— Dobrze, dobrze — mruknął Dobriakow uśmiechając się do siebie. Potem porozmawiał krótko z kołchoźnikami i ruszył razem z nimi w stronę wsi.

Minęła godzina. Silnik został sprawdzony. Zamieć poczęła ucichać.

— Na mnie już czas, pójdę, bo już długo zabawiłem — rzekł mechanik, kiedy samolot był już całkowicie przygotowany do lotu i uścisnąwszy mocno dłoń pilota, ruszył w kierunku elektrowni.

Minęło jeszcze pół godziny. Dobriakow nie wracał.

— Pobiegnij do wsi — poprosił pilot jednego z chłopców, którzy otoczyli gromadnie samolot. — Mój pasażer gdzieś się zapodział. Niechaj szybko wraca, bo odlecę bez niego.

Dumny, że pilot zwrócił się właśnie do niego, a nie do innego, chłopak pociągnął nosem z zadowolenia i czym prędzej pobiegł do wsi.

Minęło jednak drugie pół godziny, lecz ani pasażer, ani posłany po niego chłopak nie wracali.

— Czy nie stało się coś czasem? — pomyślał pilot z trwogą. — Za godzinę — półtorej będzie już za późno na odlot. Chyba sam pójdę! Trzeba będzie — i poprosiwszy dzieci, by nie odchodziły od samolotu, wyruszył na poszukiwanie zaginionego pasażera.

Wstąpił do zarządu kołchozu, lecz nie zastał tam nikogo oprócz dyżurnego — głuchego starca. Zapukał wtedy do drzwi sąsiedniego domu, lecz tak samo nadaremnie — na pukanie nikt się nie odezwał.

— Cóż to za utrapienie — mruknął, denerwując się coraz bardziej i bezwiednie skręcił w drugą ulicę, gdy nagle zobaczył, że wokół piętrowego murowanego budynku tłoczyła się dzieciarnia.

— Co się tutaj dzieci dzieje?—zwrócił się pilot do czarnookiego sprytnego chłopaczka, który w tej chwili wybiegł z wnętrza budynku i coś z zapałem opowiadał otaczającym go rówieśnikom.

— Wykład, ale ciekawy... — Odpowiedział podniecony. — O wyborach, o tym jak u nas, to znaczy w Związku Radzieckim, się odbywają, a jak u nich, w Ameryce, — wymawiając ostatnie słowo machnął ręką z oburzenia. A teraz o tym, jak we Francji wtrącili dziewczynkę do więzienia. Rzuciła się na szyny, by nie przepuścić transportu amerykańskiej broni. Pod pociąg się rzuciła i nie przelękła się? To rozumiem bohaterka! Czyż nie prawda, wujciu?

— Prawda — zgodził się pilot. — A kto prowadzi wykład? Czy któryś z nauczycieli?

— Skąd-że, nie tutejszy. Mówią, że z obwodu, nawet mapę ma olbrzymią. Specjalnie do nas samolotem przyleciał...

— Samolotem? — zdziwił się lotnik. — Taki niski, gruby? — i nie czekając na odpowiedź, rzucił się do wejścia. W tej samej chwili otworzyły się drzwi i z klubu zaczęli wychodzić ludzie.

— To było lepsze od kina, — słychać było wokół głosy zachwytu. Ale wspaniale mówił, całe życie można by go słuchać!

— Słuchać — to mało, czynu potrzeba! — krzyknął ktoś ponad wszystkimi. Obronić pokój — to nie tak łatwo. Trzeba o niego walczyć — ot co... Wytężoną pracą!

— Masz rację, Sawielicz — poparli go. — Dobrze mówisz!

— A może by posłać jutro do lasu dodatkową brygadę drwali i woźniców — zaproponował mężczyzna w zajęczej czapce. — Mamy przecież wolnych ludzi. A nuż przewyższymy to zadanie dwukrotnie. Wykonamy czyn z okazji wyborów. Jak wy, towarzysze z zarządu, zapatrujecie się na to?

— Słusznie! Posłać! Tak i zrobimy.

— Po co czekać do jutra, można już dziś wyjechać! Przygotujmy się — i w drogę — rozochociła się młodzież i z różnych stron posypały się głosy: „ja jadę", „ja jadę", „ja także", „razem pojedziemy". Pilot przecisnął się do sceny, na której stał zadowolony i uśmiechający się jego pasażer, otoczony ze wszystkich stron przez kołchoźników. Ten zauważywszy pilota, rzekł:

— Spóźniliście się, młody człowieku — wykład już się skończył.

...Odprowadzała ich niemal cała wieś. Na samym przedzie kroczyli uroczyście malcy, niosący kolejno pled, album i mapę wykładowcy.

W ciągu kilku minut samolot wystartował. Machając na pożegnanie skrzydłami, przeleciał nisko nad wsią i wkrótce znikł za widnokręgiem.

Tłum. O. WINECKI

TWÓRCZOŚĆ

(dokończenie ze str. 787)

tość Rakowa zdawała się wątpliwą, lecz młody konstruktor nie tracił nadziei. Wracał wciąż do swych notatek. Ciągnęła go jakaś nieznana siła i narzucała mu myśl do jakiejś nieznanej dotąd formuły. Eugeniusz szedł znowu na konsultację do profesora.

Nadszedł wreszcie ten oczekiwany dzień, kiedy jego „latające skrzydło" — poleciało.

Był to lot kontrolny — paliwa wlał do zbiornika zupełnie mało, ale było już jasne, że model może brać udział w locie rekordowym.

W zeszłym roku pionier Chaczatur Babajan zdobył światowy rekord długotrwałości lotu dla modeli typu „latające skrzydło". (17 min. 36 sek.).

Pierwszy lot latającego skrzydła młodego konstruktora Rakowa nie udał się. Samolot, który kontrolował lot modelu wrócił po 20 minutach. Pilot powiedział, że model leciał dobrze, wskazał miejsce lądowania. Rakow pojechał po model.

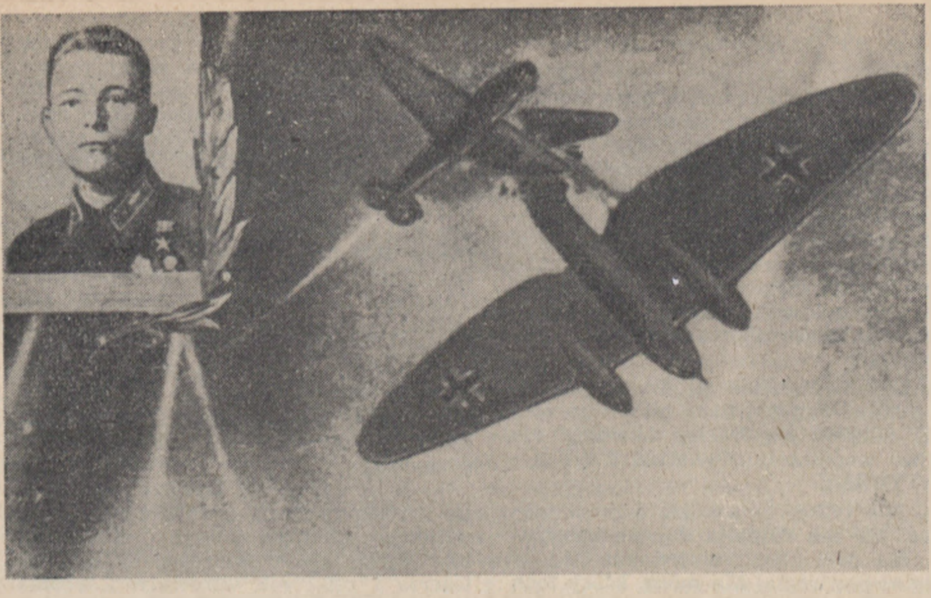
Okazało się że silnik w locie zgasł, prawdopodobnie była za bogata mieszanka. Znowu start. Pilot samolotu kontrolującego lot modelu i komisarz sportowy, przedtem odnoszący się z niedowierzaniem do latającego skrzydła, obecnie z zainteresowaniem czekali następnego zapuszczenia silnika.

Model przebywał w powietrzu 1 godzinę 25 minut, przeleciawszy po prostej 22 kilometry. Były to dwa światowe rekordy.

Następnie Rakow model swój zaopatrzył w pływaki i zdobył jeszcze trzy światowe rekordy.

Eugeniusz Rakow ukończył instytut i został inżynierem — konstruktorem. Uzbrojony teraz w wiadomości teoretyczne kroczy pewną drogą w ulubionej dziedzinie. Jeżeli na przyszłych zawodach międzynarodowych modeli latających zjawi się na niebie srebrne „latające skrzydło", to należy wówczas przypomnieć sobie, że twórcze życie konstruktora tej maszyny zaczęło się w kółku DOSAW w malutkiej fabrycznej miejscowości oddalonej o 340 kilometrów od Kazania.

oprac. ŁUCZAK



NOCNY TARAN LEJTNANTA TAŁALICHINA

Wielka wojna w obronie Ojczyzny w całej pełni wykazała bohaterstwo ludzi radzieckich, wychowanych przez partię bolszewicką i jej wodza Generalissimusa Stalina.

Wykonując swój obowiązek wobec ojczyzny, żołnierze radzieccy już w pierwszych dniach wojny wykazali wyjątkowe męstwo i odwagę.

Szerokim echem rozeszła się wiadomość o bohaterskim czynie pilota komunisty Mikołaja Gastello, który chcąc zagrodzić drogę wrogowi, skierował swój płonący samolot w środek hitlerowskiej kolumny samochodowej. Za jego bohaterskim przykładem poszedł lotnik komsomolec, młody lejtenant Tałalichin, stosując po raz pierwszy na świecie nocny taran powietrzny. Partia bolszewicka i Komsomoł, nauczyły go nie tylko kochać gorąco swoją ojczyznę i nienawidzieć jej wrogów, ale rozbudziły w nim szlachetne cechy radzieckiego patrioty: męstwo, odwagę i pogardę śmierci.

W nocy z 6 na 7 sierpnia lotnictwo hitlerowskie dokonało próby nalotu na Moskwę. Próba ta jednak, jak i wszystkie poprzednie, została udaremniona. Na wysokości 4 800 m Tałalichin zauważył bombowiec nieprzyjaciela, z którym śmiało rozpoczął walkę. Już w pierwszym ataku dzięki celnemu ogniowi udało mu się uszkodzić maszynę wroga. Tałalichin wiedział jednak dobrze, że nawet na uszkodzonym bombowcu załoga jego zdoła uciec. Zaatakował więc ponownie maszynę faszystowską i w chwili wyczerpania zapasu amunicji postanowił użyć taranu. Z błyskawiczną szybkością zmniejszała się odległość między nim, a bombowcem. W pewnej chwili, godzony kulą nieprzyjaciela w rękę uczuł straszliwy ból, lecz drążka sterowego nie wypuścił. Zwiększył gaz i całym samolotem rzucił się na maszynę wroga.

Tak Wiktor Tałalichin dokonał po raz pierwszy na świecie nocnego taranu powietrznego, który wymaga od pilota nie tylko wielkiej odwagi, ale i wysokiego mistrzostwa bojowego.

O bohaterskim czynie stalinowskiego sokoła, który nie tylko zniszczył wroga, ale sam wrócił do swej jednostki, dowiedzieli się ludzie radzieccy z najbardziej odległych zakątków kraju z dekretu Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, który donosił, że „za wzorowe wykonanie zadań bojowych w walce z faszyzmem hitlerowskim i okazaną przy tym odwagę i męstwo, nadaje się tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, order Lenina i medal Złotej Gwiazdy lotnikowi Wiktorowi Tałalichinowi".

Przed wstąpieniem do wojska Tałalichin pracował w moskiewskim mięsnym kombinacie. Pragnąc opowiedzieć swoim kolegom o sukcesach bojowych napisał list do robotników kombinatu, w którym opowiedział o swoim bohaterskim czynie, zapewniając naród radziecki, że będzie jeszcze lepiej bić wroga.

— Spodziewam się — pisał w liście — że samolot, który strąciłem w nocy z 6 na 7 sierpnia, nie będzie bynajmniej ostatnim.

W krótkim czasie Tałalichin strącił nad Moskwą jeszcze cztery samoloty wroga.

27 października 1941 r. zginął w walce powietrznej Bohater Związku Radzieckiego pilot Wiktor Tałalichin. W rozkazie wydanym przez Ministra Sił Zbrojnych ZSRR w związku z jego śmiercią czytamy między innymi:

„Czyny bojowe sławnego patrioty, jego wierność przysiędze, waleczność, wola zwycięstwa i gotowość oddania swego życia dla ojczyzny, pozostaną na zawsze wzorem dla pilotów radzieckich".

Bohaterskie czyny pilota Tałalichina, jak i wielu innych Bohaterów Związku Radzieckiego, którzy głęboko wierzyli w słuszność i cel walki i oddali swe życie dla ojczyzny, są wzorem dla polskich lotników, wychowujących się na tradycjach bojowych bratniego lotnictwa radzieckiego.

J. Sarn.

ZATWIERDZENIE REKORDU SPORTOWEGO PILOTKI MARII DRYGO

W dniu 30 września z lotniska Tuszyno wystartował samolot sportowy Jak—18 pilotowany przez Marię Drygo. Pilotka wybrała dla swego lotu trasę: Tuszyno — Kaługa — Wiaźma — Tuszyno. Przebywszy dwukrotnie trasę w czasie 4 godz. 13 min. 55 sek. pilotka ustanowiła nowy wszechzwiązkowy rekord, przewyższając dotychczasowy rekord międzynarodowy. Średnia szybkość na dystansie 1 000 km rozwinięta przez M. Drygo wynosi 237,855 km/godz i przewyższa dotychczasowy rekord międzynarodowy o 14,7 km/godz.

Komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła wyczyn jako wszechzwiązkowy rekord w klasie samolotów 3-ciej kategorii.

Materiały dotyczące tego lotu skierowano do FAI, w celu zatwierdzenia wyczynu jako rekordu międzynarodowego.

(Kw.)

ZATWIERDZENIE NOWYCH OSIĄGÓW

Na Wszechzwiązkowych Zawodach Modelarzy — Sportowców w dniu 19 sierpnia 1951 r. wykonywał loty model silnikowy sterowany falami radiowymi. Model wyposażony był w silnik K—16. Osobliwością był fakt, że od startu do lądowania model wykonywał zwroty, a silnik zwiększał i zmniejszał obroty.

Ten interesujący model zbudowali modelarze moskiewscy: A. Eisensztein — student Moskiewskiego Instytutu Technologicznego i instruktor laboratorium modelarskiego C. Baszkin. Aparatura odbiornika i nadajnika jest również ich konstrukcją. Lot trwał 23 min. 07 sek.

Komisja Sportowa Centr. Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa zatwierdziła długotrwałość lotu 23 min. 07 sek. jako pierwszy wszechzwiązkowy rekord w klasie I „G" — modeli samolotów z silnikami mechanicznymi, sterowanych przez radio.

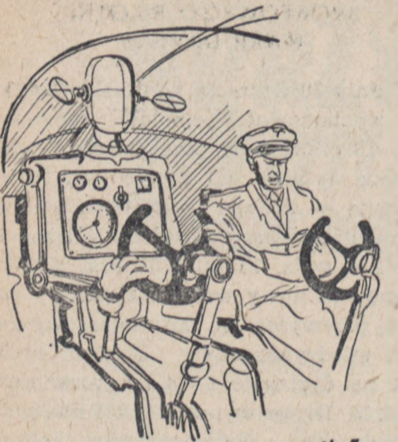
25 września startował model wiatrakowca, posiadający silnik mechaniczny. Latając na uwięzi rozwinął on na przestrzeni 1 km. średnią szybkość 55,029 km/godz., przewyższając wszechzwiązkowy i międzynarodowy rekord L. Muryczewa (Kazań) o 13,7 km/godz., który był ustanowiony w roku 1949.

Konstruktorem modelu jest moskiewski instruktor modelarstwa Wiktor Jeśkow.

Komisja Sportowa Centr. Aeroklubu ZSRR — zatwierdziła wyczyn Jeśkowa jako wszechzwiązkowy rekord w klasie modeli wiatrakowców z silnikami mechanicznymi do 10 cm sześc. pojemności.

Dokumentacja lotów modeli A. Eisensteina i C. Baszkina oraz W. Jeśkowa skierowano do Międzynarodowej Komisji FAI w celu zarejestrowania ich jako rekordów międzynarodowych w odpowiednich klasach modeli.

(kw.)



pomocnik PILOTA•

Mamy w lotnictwie samoloty najróżniejszych typów. Są samoloty bardzo szybkie, są samoloty ciężkie, przystosowane do długich przelotów, są samoloty komunikacyjne i transportowe na których pilotowanie jest naprawdę, wyczerpującą pracą i mimo to możemy śmiało powiedzieć, że mamy takiego pilota, który potrafi prowadzić prawie wszystkie typy maszyn. Oczywiście nie wszędzie opłaca mu się latać, bo tak jak każdy fachowiec, odpowiednio drogo kosztuje.

— O, to on musi sporo zarabiać — zapytacie.

— Rzeczywiście, zarabia dużo. Szczególnie pilotując duże maszyny na długich uciążliwych trasach. Nie macie pojęcia ile potrafi on zaoszczędzić paliwa prowadząc samolot bez żadnych odchyleń prosto do celu, albo ile potrafi zaoszczędzić pracy umożliwiając dobrym prowadzeniem wykorzystanie czasu na nawiązanie łączności radiowej, skontrolowanie nawigacji lub pokrzepienie nadwątlonego wysiłkiem organizmu.

Zapewne jesteście drodzy Czytelnicy ciekawi jak się nasz pilot nazywa? Otóż nazywa się trochę dziwnie, ale bardzo współcześnie — PILOT AUTOMATYCZNY.

— Nie tylko, że się tak dziwnie nazywa, ale ma również dziwne zwyczaje. Ma dwa serca: w jednym olej, w drugim powietrze. Ma mózg, który technicy nazywają żyroskopem, a który ma bardzo ciekawe właściwości. No i ma kolosalną przyszłość przed sobą.

DLACZEGO JEŹDZIMY NA ROWERZE?

Tym pytaniem wprowadziliśmy zapewne w niemałe zakłopotanie naszych Czytelników. Nie czekamy na przyznanie się do kompromitującego braku wiadomości z fizyki i pozwalamy sobie opowiedzieć o ciekawej właściwości żyroskopów.

— Mądrze mówiąc, to żyroskop ma tendencję do zachowania stałej płaszczyzny obrotów. A tak po prostu, to wirujące koło bardzo niechętnie zgadza się na zmianę kierunku płaszczyzny, w której się obraca. Na rowerze nieruchomym bardzo trudno utrzymać równowagę, natomiast gdy rozpędzimy się, koła roweru stają się żyroskopami: utrzymania równowagi nie sprawia żadnej trudności.

Dlatego dużo łatwiej nauczyć się jeździć na rowerze, gdy się jedzie z większą szybkością niż gdy nas ktoś podtrzymuje i lekko popycha z tyłu.

— Na pewno bawiliście się koledzy nie dawno jeszcze bąkiem, który hucząc utrzymywał bez kłopotu stałą równowagę.

— A w cyrku też koledzy widzieliście żyroskopy. Żonglerzy utrzymując na patykach wirujące talerze i piłki mieliby dużo więcej kłopotu, gdyby te talerze i piłki nie wirowały. Zaręczamy, że co wieczór cały serwis szedłby w kawałki. Ale powracamy do tematu. Mózgiem naszego pilota jest właśnie taki żyroskop. Oczywiście świetnie ułożyskowany i obracający się z „lotniczą" szybkością od 7 000 do 30 000 razy na minutę. Jasne, że taki bączek nie zważając na wszelkie koziołki samolotu będzie (jeśli go umiejętnie zawiesimy), zachowywał zawsze stałą płaszczyznę obrotu. To jest właśnie mózg naszego pilota, a o ciele, które on porusza pomówimy następnym razem.

(c. d. n.) inż. **JÓZEF ROMANOWSKI**

ZE ŚWIATA – W SKRÓCIE

AMERYKAŃSKIE BAZY NA SZPICBERGENIE

Dowódca amerykańskich sił lotniczych i lotnictwa państw prowadzonych przez USA na obroży tak zwanego paktu atlantyckiego w strefie północnej Europy — generał Taylor oświadczył, że „rząd norweski zgodził się na budowę baz wojennych na wyspie Szpicbergen". Gen. Taylor oświadczył również w przypływie szczerości, że „zgodnie z planami dowództwa amerykańskiego w najbliższej przyszłości rozpocznie się na wyspie Szpicbergen budowa lotnisk dla samolotów, których celem będzie dokonywanie operacji przeciwko odległym obiektom w europejskich i azjatyckich rejonach Związku Radzieckiego".

Jak z tego widać imperialiści zupełnie już otwarcie przyznają się do czynienia przygotowań do napaści na Związek Radziecki. Śmiesznie tylko wygląda „zgoda" służalczego rządu Norwegii na „prośbę" amerykańską. Niech by spróbował się nie zgodzić!

Warto byłoby, aby wojowniczemu Taylorowi przypomniał ktoś słowa Generalissimusa Józefa Stalina, który stwierdził, że Związek Radziecki spotka napastnika w pełnym uzbrojeniu. Nie zaszkodziłoby również przypomnienie słów wiceprzewodniczącego Rady Najwyższej ZSRR Ł. Berii, który oświadczył w swej mowie z okazji 34 rocznicy Rewolucji Październikowej, że Związek Radziecki zdolny jest do zdruzgotania każdego napastnika, który by poważył targnąć się na Kraj Rad.

Czyżby pan generał o tym zapomniał?

ODBUDOWA „LUFTWAFFE" W NIEMCZECH ZACHODNICH

Ministerstwo spraw wewnętrznych Niemiec zachodnich przeprowadza obecnie rejestrację wszystkich inżynierów i specjalistów, którzy brali udział w tworzeniu hitlerowskiego lotnictwa wojskowego. W tym celu utworzono tzw. „zrzeszenie pracowników przemysłu lotniczego". Faszyści niemieccy oświadczają, że w najbliższym czasie Niemcy zachodnie dostaną od Amerykanów zezwolenie na budowę lotnictwa wojskowego. Twierdzenia swe popierają tym, że przy dowództwie amerykańskich wojsk okupacyjnych w Niemczech zachodnich utworzono już specjalny sztab oficerów hitlerowskiego lotnictwa wojskowego.

W swej nienawiści do ZSRR i państw demokracji ludowej imperialiści amerykańscy wskrzeszają hitlerowskie hordy piratów powietrznych i przygotowują je do ponownego napadu na kraje miłujące pokój. Zasłużonym zbrodniarzom i katom Warszawy podają brudną dłoń kaci Seulu i Phenjanu, żądni krwi żołdacy Trumana. Czeka ich jeden tylko koniec, taki jaki spotkał Hitlera i jego bandyckie hordy.

J. Z.



BILANS PRACY KIELECKIEGO OKRĘGU LIGI LOTNICZEJ



Koła Ligi Lotniczej na terenie Kielecczyzny rozwijają szeroką działalność we wszystkich większych miastach województwa, przy szkołach i zakładach pracy. Obejmują młodzież szkół podstawowych, ogólnokształcących i zawodowych, jak również młodzież pracującą.

W kołach prowadzone jest szkolenie lotnicze na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Członkowie Kół opracowują gazetki ścienne, prenumerują prasę lotniczą, biorą udział we wszystkich akcjach propagandowych Ligi Lotniczej, organizują szkolenie ogólno-lotnicze wśród niezorganizowanych.

Obok szkolenia I stopnia w kołach, prowadzone jest także szkolenie wyższego stopnia dla pilotów szybowcowych, którzy ukończyli szkolenie już na szybowisku. Kursy takie dają bardzo dobre wyniki. Okręg Kielecki może poszczycić się kilkunastoma przodownikami wyszkolenia, którymi są: kol. kol. **Zdzisław Majewski, Jolanta Midzińska, Jamróz, Mieczysław Duda** uczeń Liceum Adm. - Handlowego w Kielcach i Sławomir Cetner, członek Koła LL przy Liceum Żeromskiego, (aktywny korespondent SiM-u — przyp. red.). Kol. Cetner dzięki swej pracy został kierownikiem Samodzielnego Ośrodka Treningowego w Kielcach.

Z członków Koła LL przy Liceum im. Stefana Żeromskiego, dzięki aktywnej pracy i dobrym wynikom w szkoleniu należy wyróżnić kol. kol. **Małasa, Niczewskiego i Musiatowicza** obecnego instruktora modelarskiego.

Do czołowych Kół w województwie kieleckim należą: koło LL przy Państwowym Liceum Pedagogicznym, Koło przy Państwowym Liceum Pielęgniarskim i przy II Państwowej Szkole stopnia Licealnego.

Koła Ligi Lotniczej przy zakładach pracy także legitymują się dobrą pracą. Są to: koła LL przy Powszechnej Spółdzielni spożywców, Centrali Mięsnej, Centrali Chemicznej, Miejskiej Radzie Narodowej, KZWM, Szpitalu Miejskim i Centrali Handlowej.

Z kół tych wyszły czołowe szybowniczki aeroklubu kieleckiego **Zofia Grychowska i Danuta Kuśmider.**

W terenie pracuje 6 modelarni lotniczych. W tym dwie w Radomiu, dwie w Ostrowcu i po jednej modelarni w Starachowicach i w Skarżysku. Na całe województwo jest to stanowczo za mało. Nie ma ani jednej modelarni lotniczej na wsi. W roku bieżącym położono za mały nacisk na akcję szkolenia modelarskiego i organizowania kół LL na wsi. Błąd ten musi zostać naprawiony w roku przyszłym.

Na ogólnopolskich zawodach modeli latających w Poznaniu modelarze kieleccy w liczbie 9 zawodników uzyskali czwarte miejsce w ogólnej punktacji.

Z Oddziałów terenowych LL najlepiej pracują Oddziały Miejskie w Radomiu, Ostrowcu, Starachowicach i Kielcach. Wprawdzie nie jest to praca na „bardzo dobrze", ale w porównaniu z innymi placówkami, do których należą Sandomierz, Busko i Końskie noszące miano lotniczych bumelantów, mogą poszczycić się pewnymi osiągnięciami czy to w akcji naboru na szkolenie, czy zorganizowania V Tygodnia Lotnictwa.

Kielecka Liga Lotnicza, wzięła czynny udział w tegorocznym opylaniu lasów. Przodownikiem w tej akcji był kol. **Jagiełło,** który jest także racjonalizatorem i wniósł wiele ulepszeń w sprzęcie służącym do opylania.

Obok szkolenia ogólno - lotniczego Zarząd Okręgu prowadzi kursy szkoleniowe dla pilotów zaawansowanych. W roku bieżącym na kursach tych trwających 4 tygodnie przeszkolono 30 osób. Wykłady teoretyczne odbywały się w świetlicy w mieście, a na zajęcie praktyczne wyjeżdżano na pobliskie lotnisko aeroklubu.

Kielce posiadają także swoją wieżę spadochronową, na której szkoli się młodzież. W tygodniu LPŻ-u przeszkolono na kursie spadochronowym I stopnia 1.000 osób.

Obok wszystkich wymienionych osiągnięć Liga Lotnicza w Kielcach posiada poważne braki. Obok sprawnie prowadzonej akcji szkolenia ogólno-lotniczej, organizowania doszkalających kursów szybowcowych i kursów spadochronowych zapomniano o pracy w terenie. Wszystkie te akcje organizuje się dla samego miasta Kielce i innych większych miast w województwie. Zupełnie zapomniano o pracy na wsi.

W województwie kieleckim jest wiele wsi, z których młodzież po prostu rwie się do lotnictwa i do pracy w Lidze Lotniczej. Do takich należy wieś Kazimierza Wielka koło Pińczowa, gdzie młodzież z braku odpowiedniej opieki ze strony Zarządu terenowego LL zdana jest na własne siły i SiM, który nie zawsze można tam zdobyć. Zaniedbywanie odcinka wiejskiego jest krzywdzące dla szerokich rzesz młodzieży wiejskiej. Możemy być pewni, że młodzież wiejska, którą naszym obowiązkiem jest jak najszybciej zorganizować w Lidze Lotniczej będzie nie gorzej pracowała od swoich kolegów z miasta. To palące zagadnienie zaktywizowania wsi, jakie stoi przed nami nie może być potraktowane po macoszemu.

Sprawa zaniedbania wsi przez Ligę Lotniczą w Kielcach nie jest odosobniona, ale w nowym roku 1952 musimy wieś zaktywizować. Z niecierpliwością czekają na to młodzi modelarze „chałupnicy", którzy zwykłym kozikiem strugają modele, czekają chłopcy, marzący o lotnictwie o szkoleniu szybowcowym.

Od nas zależy czy się nie zawiodą.

STANISŁAW SKAWINA

NOWE REKORDY ŚWIATOWE I MIĘDZYNARODOWE W MAŁYM LOTNICTWIE

Biuletyn informacyjny FAI Nr 57 z dnia 26 października 1951 roku podaje wykaz nowych oficjalnych rekordów modelarskich.

Rekordy światowe (absolutne)

Odległość

Jerzy Lubuszkin (ZSRR) 356,794 km

Rekordy międzynarodowe

Modele z napędem silnikowym — odległość

Jerzy Lubuszkin (ZSRR) silnik 4,4 cm³ 22 lipca 1951 r. 356.794 km

Bezogonowce z napędem silnikowym — odległość

Leonid Lipiński (ZSRR) silnik 1,8 cm³ 20 lipca 1951 r. 47,568 km

Modele odrzutowe na uwięzi — szybkość

Thomas Bakar (USA) Dyna-Jet o ciężarze 442,827 g — 26 sierpnia 1951 r. 206,598 km/godz.

Bezogonowce wodnopłaty z napędem silnikowym — długotrwałość

J. Iwanow (ZSRR) — 9 sierpnia 1951 r. 35 min. 5 sek.

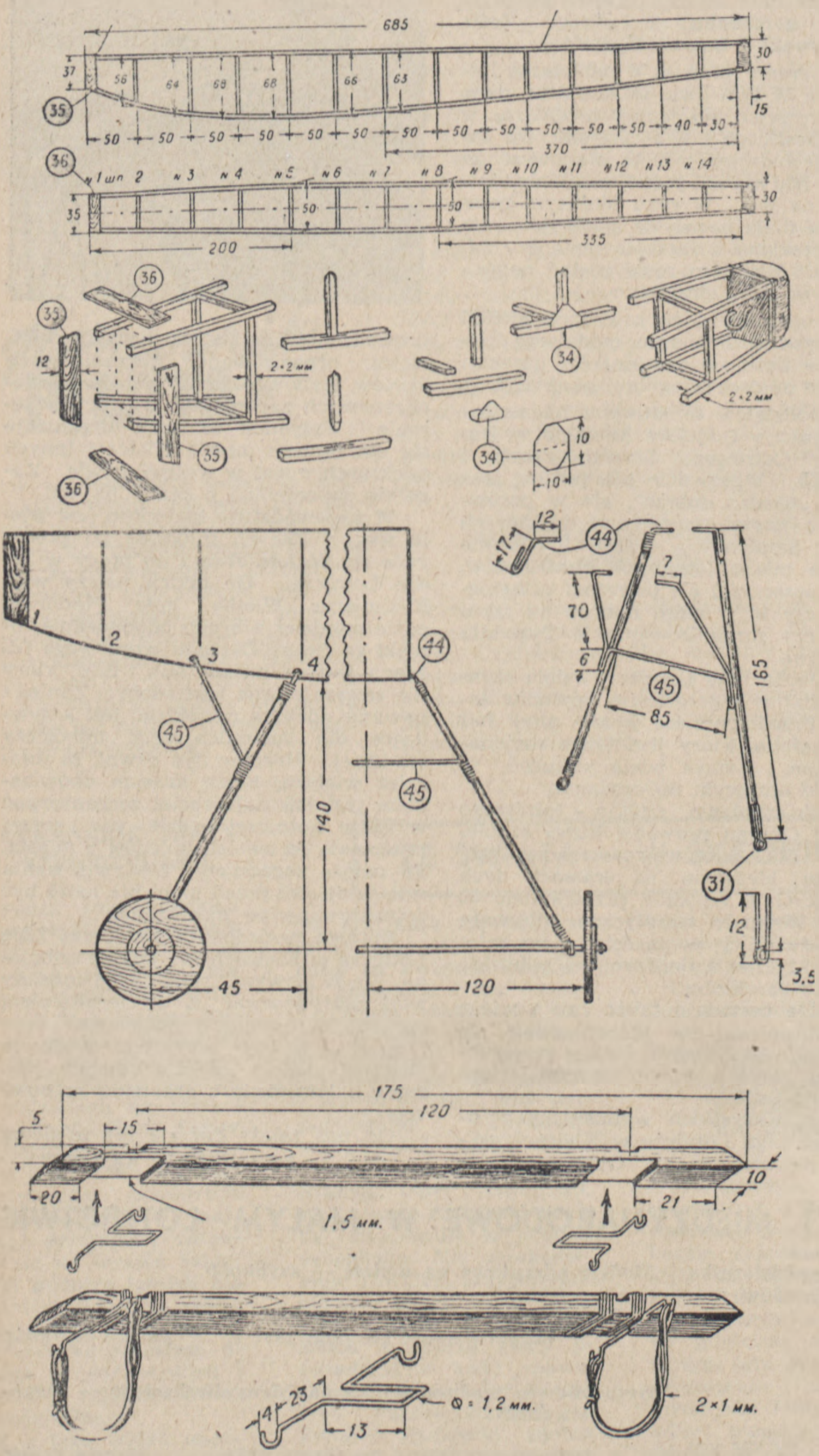
Wodnopłaty z napędem silnikowym — odległość

Eugeniusz Kuczerow (ZSRR) silnik 4,4 cm³ — 14 sierpnia 1951 r. 130,597 km

Wodnopłaty na uwięzi — szybkość

Konstantin Semienow (ZSRR) silnik 4,4 cm³ — 30 lipca 1951 r. 74,412 km/godz.

OD SZYBOWCA DO GUMÓWKI (6)



W numerze niniejszym podajemy dalszy ciąg rysunków odnośnie budowy gumówki kadłubowej. Opis i pierwszą część rysunków znajdą Czytelnicy w numerze poprzednim (47) SIM-u. Oznaczenia: 35 — 36 — okładziny przedniej części kadłuba, 34 — wzmocnienie węzłowe, 44—drut stalowy podwozia, 45 — stójka wspierająca, 31 — pętelka z drutu, obsada ośki koła.

OPIS BUDOWY MODELU W. NASONOWA

Wasyl Nasonow — światowej sławy sportowiec - modelarz, brał udział w II Wielkiej Olimpiadzie Małego Lotnictwa w Poznaniu.

Na rysunku obok pokazano plan rekordowego modelu tego konstruktora. Model ten w 1949 r. na XVIII Wszechzwiązkowych Zawodach przeleciał odległość 24 kilometry osiągając wysokość 1 172 metry i utrzymał się w powietrzu 1 godzinę 16 minut. Wynikiem tym Nasonow ustalił międzynarodowy rekord do dziś dnia nie pobity.

Kadłub wykonany jest systemem rozpórkowym. Przekrój zastosowanych beleczek wynosi 1,5 × 1,5 mm.

Skrzydła profilowane o cienkim wklęsłym profilu, składają się z żeber i półżeberek tak zwanych nosków. Śmigło dwułopatkowe składane. Podwozie również składane. Statecznik poziomy może być regulowany.

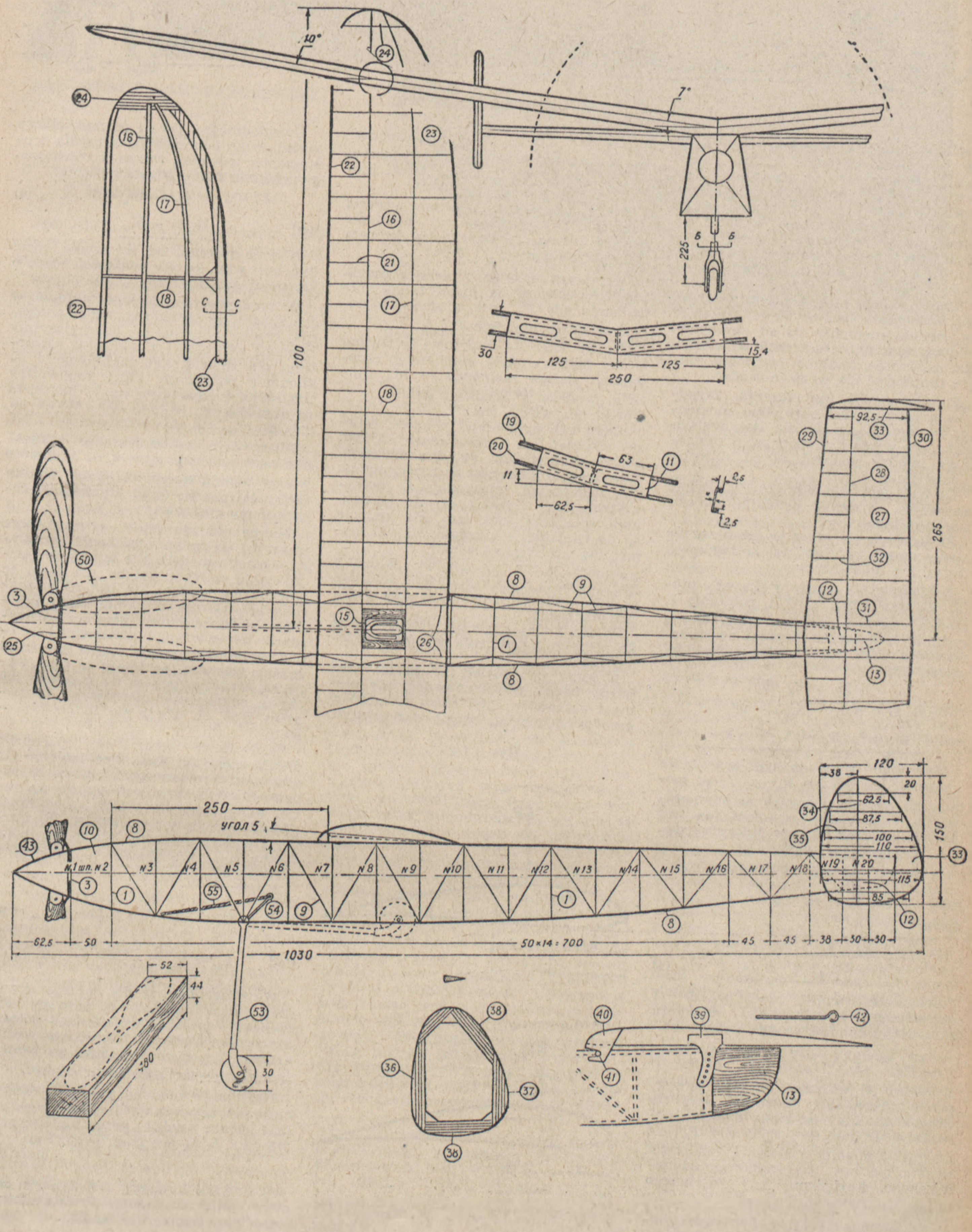
Charakterystyczne dane modelu:

Rozpiętość	1 400 m
Powierzchnia skrzydeł	18,7 dcm^2
Powierzchnia stetecznika poziomego	5,8 dcm^2
Wydłużenie skrzydeł	10,6
Powierzchnia statecznika pionowego	2,3 dcm^2
Długość modelu	1 030 mm
Ciężar całkowity modelu	290—300 g
Ciężar gumy napędowej	50—60 g
Ciężar śmigła łącznie z grzybkiem	40—50 g

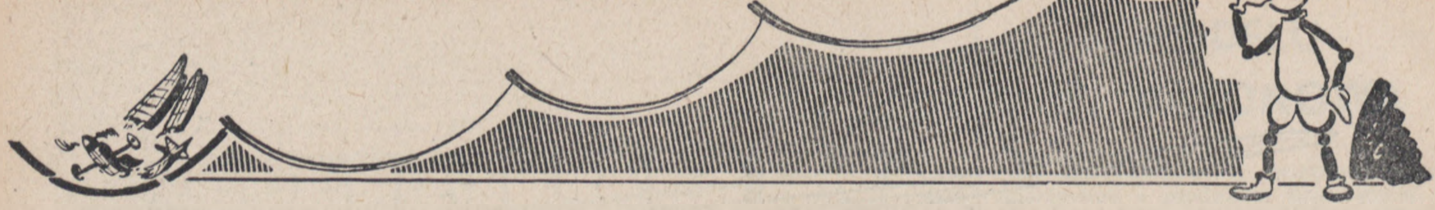
A oto oznaczenia liczbowe na rysunku. 1 — rozpórki kadłuba, 3 — wręga przednia, 8 — podłużnica kadłuba, 9 — rozpórki kadłuba, 10 — pokrycie fornierem 0,5 mm, 11 — okładzina dźwigara, 12 — okładzina 0,5 mm, 13 — tylny grzybek, 15 — otwór dla koła, 16 — przedni dźwigar skrzydła, 17 — tylny dźwigar skrzydła, 18 — żebra skrzydła, 19—20 — górna i dolna listwa przedniego dźwigara, 21 — półżeberka, 22 — przednia krawędź skrzydła, 23 — tylna krawędź skrzydła, 24 — łuk skrzydła, 25 — gumowy amortyzator do łopatek śmigła, 26 — środkowe żebro skrzydeł, 27 — statecznik pionowy, 28 — dźwigar statecznika poziomego, 29 — przednia krawędź statecznika poziomego, 30 — tylna krawędź statecznika poziomego, 31 — żebra statecznika poziomego, 32 — półżeberka, 33 — statecznik kierunkowy, 34 — dźwigar statecznika, 35 — żebra statecznika kierunkowego, 36 — przednia krawędź statecznika kierunkowego, 37 — tylna krawędź statecznika kierunkowego, 38 — łuki statecznika kierunkowego, 39—40 — sektory z celulojdu, 41 — bolec bambusowy, 42 — bolec z drutu stalowego, 43 — kołpak śmigła, 50 — łopatki śmigła, 53 — goleń podwozia, 54 — drut stalowy, 55 — amortyzator gumowy 1×1 mm.

(p. c.)

REKORDOWY MODEL WASYLA NASONOWA (ZSRR)



O MOMENTACH I STATECZNOŚCI



EUGENIUSZ JANECZEK

Rozważaliśmy poprzednio*) siłę nośną w układzie skrzydło, kadłub, statecznik. Wiemy już, że wywołuje ona pewien moment obrotowy, względem środka ciężkości całego modelu i w zależności od jego położenia, a także od kąta natarcia moment ten będzie pochylający lub zadzierający. Umówiliśmy się co do znaków algebraicznych tych momentów.

Stwierdziliśmy także bezspornie, że dla wykonania lotu w ogóle, powstałe na modelu momenty od sił aerodynamicznych, a więc momenty od skrzydła, usterzenia, kadłuba, podwozia, muszą znajdować się w równowadze.

Pomijając, dla uproszczenia zagadnienia stosunkowo niewielkie momenty, od kadłuba, podwozia itp., widzieliśmy, że wystarczy rozpatrzyć równowagę między momentami od skrzydła i usterzenia.

Do tych ogólnych wniosków doszliśmy na drodze opisowej, ustalając niejako warunki jakościowe.

Postarajmy się zaraz to samo zagadnienie rozpatrzyć bardziej szczegółowo. Zacznijmy od skrzydła.

Zakładając, że mamy w skrzydle profil, którego $Cm_{śa} < O$ i położenie środka ciężkości modelu, takie jak na rysunku 1, wówczas moment od skrzydła, względem tego środka ciężkości wyrazi się:

$$+M_s = P_z \cdot b$$

$$b = [(X_{śc} - X_{śa}) - a]$$

stąd $$\underline{+M_s = P_z (X_{śc} - X_{śa}) - P_z \cdot a}$$

Nietrudno w powyższym wyrażeniu zauważyć, że iloczyn $P_z \cdot a$, jest momentem względem środka aerodynamicznego. Jak wiemy moment ten jest stały, niezależny od kąta natarcia i według wzoru 2-go wyraża się

$$P_z \cdot a = C_{m\,śa} \cdot q \cdot S \cdot l = \text{constans}$$

zaś $$P_z = C_z \cdot q \cdot s$$

zatem

$$\underline{M_s = C_z \cdot q \cdot S (X_{śc} - X_{śa}) -}$$
$$\underline{- C_{m\,śa} \cdot q \cdot S \cdot l} \quad . \;\; . \;\; . \quad (4)$$

Dzieląc obustronnie przez q . S . l otrzymamy współczynnik momentu skrzydła, względem środka ciężkości:

$$C_{m\,s} = C_z (X_{śc} - X_{śa}) \frac{1}{l} - C_{m\,śa} \quad (5)$$

Z wzoru (4) widzimy, że przy powyższych założeniach, moment skrzydła uważać możemy za sumę dwóch momentów. Dodatniego, czyli siły P_z, na stałym ramieniu, równym odległości środka ciężkości od środka aerodynamicznego, względem $_{ś.c}$, i ujemnego momentu stałego względem $_{ś.a}$.

Otrzymane wyrażenie analityczne możemy zobrazować graficznie, przez umieszczenie siły P_z w $_{ś.a}$, i dołączając równocześnie pewien stały moment $- M_{ś.a}$, co nie zmieni sił ani momentów układu (rys. 12).

Takie usytuowanie daje nam większą wyrazistość i pozwala na ustalenie punktu parcia, tj. punktu, w którym zaczepiają się siły P_z i P_x.

Dotychczas mówiąc o punkcie parcia mieliśmy zawsze na myśli tylko linię działania siły P_z, nie wiedząc równocześnie gdzie umieścić P_x.

Czyżby więc — zapytacie zdziwieni — po takiej chytrej kombinacji z dodaniem stałego momentu $- M_{śa}$ nie było „wędrówki“ środka parcia?

Ależ oczywiście jest!

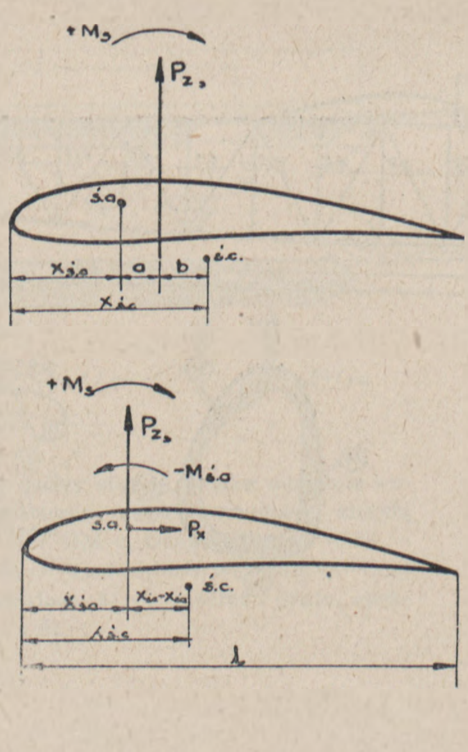
Ażeby nie było nieporozumień, należy wyjaśnić, że utożsamienie środka parcia ze środkiem aerodynamicznym, daje nam środek parcia, nazwijmy go np. zastępczym, niezgodny z rzeczywistym, czyli fizykalnym, ale aerodynamicznie taki sam, tzn., nie zmienia co do wielkości i kierunku sił ani momentów aerodynamicznych.

Z powyższego rozważania widzimy jeszcze jedną z korzyści, jakie nam daje wprowadzenie pojęcia środka aerodynamicznego.

Po tej małej dygresji wróćmy teraz do naszego zagadnienia wyrównoważenia modelu.

Możemy powiedzieć, że model nasz wtedy będzie w równowadze, gdy moment całkowity, czyli suma momentów aerodynamicznych, będzie równy zeru.

Rys. 1 i 2



Uwzględniając, jak to powiedzieliśmy wyżej, tylko momenty od skrzydła i usterzenia, wówczas warunek równowagi przyjmie matematyczną postać:

$$M_c = M_s + M_u = 0 \quad . \;\; . \;\; . \; (6)$$

stąd $$\underline{M_s = - M_u}$$

A więc moment od usterzenia musi być taki sam, co do wielkości, lecz o kierunku przeciwnym.

W praktyce moglibyśmy postąpić w ten sposób, że zakładając jakieś położenie środka ciężkości, obliczylibyśmy moment skrzydła i z warunku równowagi (6), znaleźli kąt zaklinowania usterzenia poziomego, który zapewniłby uzyskanie odpowiedniego momentu równoważącego M_u.

Jak to wykonać?

Mianowicie zaklinowujemy statecznik neutralnie tj. $\alpha_u = 0$, i dopiero wtedy metodą kolejnych zmian środka ciężkości modelu (tzw. wyważanie), uzyskujemy równowagę w locie.

Wiemy już, że takie postępowanie prowadzi do zmian właściwości aerodynamicznych modeli. Nie byłoby to jeszcze takie przykre, gdyby nie fakt, że równowaga modelu nie jest równoznaczna ze statecznością i nie każde położenie środka ciężkości pozwala na uzyskanie równowagi i stateczności równocześnie! Aby ustalić jakie położenie środka ciężkości spełniają te dwa warunki, wróćmy jeszcze do nudnego już chyba, zagadnienia równowagi. Zapewniam Was, że dzieje się to po raz ostatni.

Zapytujemy teraz, czy położenie środka ciężkości, może być dowolne dla otrzymania równowagi? Aby na to odpowiedzieć, weźmy pod uwagę na razie samo skrzydło. Dla równowagi skrzydła, zgodnie z warunkiem (6), trzeba, aby jego moment lub co na jedno wychodzi współczynnik momentu skrzydła (5) był równy zeru.

A więc

$$Cm_s = C_z (X_{śc} - X_{śa}) \frac{1}{l} - Cm_{śa} = 0$$

stąd $$X_{śc} = X_{śa} + \frac{C_{m\,śa}}{C_z} \cdot l \quad . \;\; . \;\; . \quad (7)$$

Widzimy więc, że dla samego skrzydła, można uzyskać równowagę dla jednego i to ściśle określonego położenia środka ciężkości. który przy profilu o $Cm_{śa} < O$, będzie leżał po prawej stronie środka aerodynamicznego.

Dla całego modelu, położenie środka ciężkości zapewniające równowagę będzie jeszcze bardziej przesunięte w prawo od ś. a, to jest poza 1/4 cięciwy.

(c.d.n.)

*) Artykuł niniejszy jest dalszym ciągiem cyklu artykułów „Profile małego lotnictwa“ patrz. SiM Nr 30.

MAŁE LOTNICTWO I POGODA

mgr. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

(dokończenie)

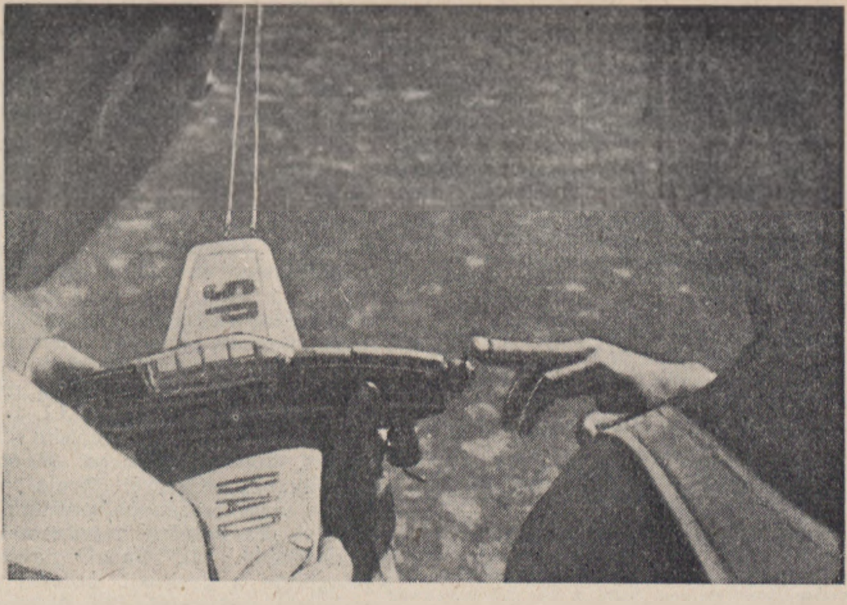
O WSPÓŁPRACY METEOROLOGII Z MAŁYM LOTNICTWEM

Jednostki mające inne na temat zdanie potwierdziły tylko regułę obopólnej obojętności.

Wpływ warunków meteorologicznych występuje podczas **każdego** lotu, jednak w szeregu przypadków możemy tylko stwierdzić jego istnienie bez możności wykorzystania go dla naszych celów (np. podczas lotu modelu przy idealnej ciszy). Dlatego ważność tego zagadnienia nie zawsze jest jednakowa. Rola środowiska nie we wszystkich przypadkach jest do tego stopnia duża, że nie da się jej pominąć bez wyraźnej szkody dla przebiegu lotu modelu.

Pogoda może wpływać na lot modelu dodatnio, ujemnie lub może go wprost uniemożliwiać. Tych ostatnich przypadków nie będziemy omawiać, ponieważ przy ich występowaniu w ogóle nie wykonuje się lotów (np. w czasie wichury, silnych opadów, burz itp.). Aby właściwie wykorzystywać stany pogody w warunkach lotnych należy umieć zorientować się, kiedy występują — lub co lepsze — kiedy będą istnieć warunki sprzyjające powstawaniu termiki wypracowanej, gdyż poważniejsze loty termiczne modeli latających dają się wykonywać przede wszystkim podczas jej występowania. Brak termiki lub występowanie typowej termiki naniesionej, nie sprzyjają odbywaniu lotów modeli. Zwróćmy uwagę, że wykorzystanie warunków meteorologicznych, nie polega jedynie na tym, aby modele startowały w warunkach ogólnie sprzyjających lotom termicznym tak by istniało znaczne prawdopodobieństwo napotykania przez nie prądów wstępujących, lecz również i na świadomym wybieraniu okresów ściszenia jako momentów startów. Na takim pokierowaniu modelu na poszczególne strugi prądów wstępujących (start meteorologiczny) a w przyszłości — kto wie czy niedalekiej — na podprowadzeniu modelu za pomocą radiosterowania w kierunku kominów termicznych. Doprowadzi to do zmniejszenia się różnicy między lotami modeli, a lotami szybowcowymi.

Modelarze nie wypowiedzieli jeszcze ostatniego słowa. Wzrośnie zarówno technika budowy modeli jak i technika lotu. Rekordowe wyniki długotrwałości, odległości oraz wysokości lotu osiągnięte w niektórych kategoriach modeli latających [9]) dawno już są tego rzędu, że nie da się podczas nich wyeliminować przemożnego wpływu towarzyszących im warunków meteorologicznych.



Również na lot modelu na uwięzi poważny wpływ mają warunki pogodowe.

Nasuwa się tu myśl wykorzystywania szeroko rozbudowanej osłony meteorologicznej (pełnego biura pogody) krajowych zawodów szybowcowych dla równoczesnej osłony lotów modeli latających. Mianowicie można by na okres krajowych zawodów szybowcowych skierowywać ekipę czołowych modelarzy z wszystkimi kategoriami modeli (za wyjątkiem modeli na uwięzi), która po wystartowaniu pilotów szybowcowych do zadań dnia mogłaby w oparciu o ścisłą współpracę z meteorologami startować do lotów wyczynowych i doświadczalnych.

Czołówka modelarska ma do wyboru dwie drogi: oczekiwanie na szczęśliwe trafy przypadkowego napotkania przez ich modele sprzyjających warunków meteorologicznych przy starcie, a potym i na trasie dziesiątków, a nawet i wielu setek kilometrów (co się równa warunkom koniecznym do odbywania długotrwałych przelotów szybowcowych), lub nawiązania ścisłej współpracy z działem meteorologii lotniczej. To ostatnie postępowanie przyniesie naszym zdaniem dwojaką korzyść. Po pierwsze umożliwi modelarstwu osiągnięcie szczytowych wyników nie żmudną drogą przypadku (przeciwną zresztą dialektycznemu sposobowi myślenia), lecz na o wiele krótszej i logiczniejszej drodze planowania lotów na podstawie wiadomości otrzymanych z biur pogody. Po drugie, otworzy jeszcze jedną furtkę, przez którą meteorolodzy lotnictwa będą mogli zaglądać w głąb troposfery. Jako wspaniała okazja do śledzenia przebiegu zjawisk atmosferycznych była np. podczas omawianych zawodów, gdy co kilka do kilkunastu minut przyziemną warstwę powietrza przeszywały modele niby sondy aerologiczne o niewielkim zasięgu lecz w zamian o niespotykanej w pomiarach meteorologicznych częstotliwości.

Streszczając widzimy, że uwzględnienie w szerszym niż dotychczas zakresie wpływu warunków pogodotwórczych na loty modeli:

— wpłynie na pogłębienie znajomości środowiska, w którym odbywają się loty modeli,

— pomoże w poprawieniu szczytowych osiągnięć w poszczególnych kategoriach modeli.

Przypuszczać należy, że po przełamaniu pierwszych lodów w czasie Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających w Poznaniu nastąpi dalsza ściślejsza współpraca.

Można bowiem mniejszego lub większego rzędu miarą szacować wpływ warunków meteorologicznych na loty modeli. Można mniej lub więcej pesymistycznie oceniać możliwości ich wykorzystywania celem polepszenia krajowych wyników małego lotnictwa. Jedno jest jednak pewne: „model lata w powietrzu" i nie da się jego lotu odizolować od wpływu środowiska, w którym przebywa, zatem nie pozostaje nic innego jak starać się jak najbardziej wykorzystywać aktualne stany atmosfery dla naszego dobra, dla podwyższenia poziomu osiągnięć sportowych Lotnictwa Polski Ludowej.

Łatwo powiedzieć — „należy wykorzystywać", trudniej tego dokonać szczególnie, że zagadnienie wykorzystywania warunków meteorologicznych dla celów modelarstwa lotniczego to biała ledwo z brzegów cokolwiek zapisana kartka. Możliwości naszym zdaniem są rozległe i przy tym różnorakie. Aby jednak przeorać to pole niewiedzy trzeba będzie w rozwiązanie tego zagadnienia włożyć bardzo wiele trudu. Orka ledwo zaczęta, do żniw jeszcze daleko.

---

[9]) Na przykład w kategorii modeli kadłubowych z napędem silnikowym długotrwałość lotu — 4 godz. 2 min. 30 sek. (Sekiryn ZSRR) odległość 360 km (Lubuszkin ZSRR — 1950 r.) oraz wysokość 4125 m Lubuszkin ZSRR — 1947 r.).

KORESPONDENCI SIMU donoszą

W DWA MIESIĄCE 164 PRENUMERATORÓW

Akcja werbowania nowych prenumeratorów czasopism lotniczych wśród ludności wiejskiej w Okręgu Krakowskim zainicjowana przez Władysława Ciupałę, listonosza z Ojcowa dała w okresie dwóch miesięcy 721 stałych prenumeratorów.

Pierwsze miejsce we współzawodnictwie uzyskał listonosz z Rzeszowa Walenty Świerk, który w miesiącach sierpniu i wrześniu zwerbował 164 prenumeratorów. Mieczysław Piskornik ma na swoim koncie 126, a Kazimierz Miller (obaj z Rzeszowa) 94 prenumeratorów.

Wśród wyróżnionych w akcji listonoszy znajdują się: Zygmunt Ditrich z Miechowa, Jan Maślanka z Piwnicznej, Henryk Wiatr z Łącka, Edward Witkowski z Dynowa, Stanisław Chrzan z Zielonki i Jan Sambach z Nowego Sącza.

Zwycięzcy w współzawodnictwie otrzymali szereg nagród pieniężnych przyznanych przez Zarząd Okręgu LL w Krakowie.

Upowszechnienie prasy lotniczej na wsi jest bardzo poważnym zadaniem, jakie obecnie stoi przed nami. Prasa lotnicza jest dla mieszkańców wsi jedynym informatorem o lotnictwie, lecz niestety, nie zawsze i nie wszędzie dociera do rąk wiejskiego czytelnika.

Zarząd Okręgu Krakowskiego LL przy współudziale listonoszy wiejskich zorganizował akcję prenumeraty czasopism lotniczych na wsi. Akcja ta dała dobre wyniki; SiM i Skrzydlata za pośrednictwem poczty dotarły do najbardziej odległych wiosek.

Ogniwa terenowe Ligi Lotniczej winny za przykładem Krakowa zorganizować u siebie podobne akcje, które niewątpliwie przyczynią się do upowszechnienia naszego ludowego lotnictwa wśród ludności wiejskiej.

(a)

USPRAWNIAMY LOTNICZĄ PRACĘ

W październiku br. w Ośrodku Propagandy LL w Katowicach odbyła się jednodniowa odprawa organizacyjna kierowników i członków Zarządów Oddziałów LL z terenu województwa katowickiego. Celem odprawy było podsumowanie dotychczasowych osiągnięć i napotkanych trudności organizacyjnych w bieżącym roku oraz zapoznanie aktywu katowickiego z wytycznymi w pracy na okres jesienno - zimowy.

W czasie odprawy poddano gruntownej analizie dotychczasową działalność wszystkich Oddziałów LL i Aeroklubów LL: Śląskiego, Bielsko - Bialskiego i Częstochowskiego. W obszernej dyskusji, w której brała udział większa część zebranych, poddano krytyce styl pracy różnych jednostek organizacyjnych LL. Sądzić należy, że wyciągnięte z dyskusji wnioski przyczynią się radykalnie do usprawnienia działalności organizacyjnej, wyszkoleniowej i propagandowej tak Okręgu LL jak i poszczególnych Oddziałów LL i Aeroklubów.

Dla dobra całokształtu prac Ligi Lotniczej województwa katowickiego, wskazanym byłoby, aby tego rodzaju odprawy przeprowadzane były możliwie jak najczęściej. Nie tak jak dotychczas, gdyż na przestrzeni prawie 5-cioletniej działalności Okręgu Wojewódzkiego LL w Katowicach, przeprowadzono zaledwie kilka odpraw, które w żadnym wypadku nie spełniły swojego zadania. Zazwyczaj na każdej przeprowadzonej dotychczas odprawie zapowiadano zwołanie w najbliższym czasie następnej odprawy, która byłaby sprawdzianem, czy wszystkie omówione usterki i niedociągnięcia w pracy zostały usunięte. Tak niestety nie było. Rzadkość przeprowadzanych odpraw powodowała i powoduje, że wiele ogniw terenowych LL nie prowadzi swoich prac na odpowiednim poziomie, nie ma łączności z ZOLL-em. Na ostatniej odprawie przedstawiciele Okręgu LL zapewnili zebranych, że tego rodzaju odprawy przeprowadzane będą w każdym kwartale. Oby tak było naprawdę.

Ścisły kontakt Okręgu LL z jednostkami terenowymi, dokładna analiza pracy na odprawach organizacyjnych, wymiana doświadczeń między ogniwami LL przyczynią się bezwzględnie do podniesienia poziomu pracy organizacyjnej Ligi Lotniczej.

S. M.

PRZODOWNICY PLL „LOT"

Warsztaty naprawcze Polskich Linii Lotniczych „LOT" osiągnęły wzrost wydajności pracy w trzecim kwartale tego roku średnio o 7,3 procent.

Grupa Tadeusza Kałasznika, zatrudniona przy remoncie silników podniosła wydajność swojej pracy za 153 procent normy, do 172 procent w trzecim kwartale.

Pracująca przy remoncie cylindrów grupa Ignacego Bednarka osiągnęła 143 procent normy.

Przy remoncie przyrządów pokładowych w samolotach, pracuje Stefan Zymler, który wraz z kolegami swojej grupy uzyskał w trzecim kwartale 149 procent normy przekraczając o 27 procent wydajność z poprzedniego kwartału.

Zespół Ryszarda Grotkiewicza osiągnął 125 procent normy przy remoncie aparatury śmigłowej uzyskując wzrost wydajności o 9 procent.

We współzawodnictwie indywidualnym kilkakrotny przodownik pracy Jan Witek osiągnął średnio za trzeci kwartał 151 procent normy. Jego kolega, także przodownik pracy, Ignacy Gołyński, uzyskał 157 procent normy. Zespół Gołyńskiego zdobył proporzec przechodni w trzecim etapie współzawodnictwa.

(a)

BŁYSKAWICZNY KONKURS ZOLL W KRAKOWIE

Zarząd Ligi Lotniczej w Krakowie ogłosił konkurs błyskawiczny na temat:

1. Jaka lotnicza książka pisarzy radzieckich najbardziej mi się podoba?

2. Jak w pracy koła pomaga mi lotnicza książka radziecka?

Udział w konkursie mogą wziąć wszyscy członkowie LL jak również młodzież niezorganizowana.

Forma opracowania odpowiedzi dowolna.

Odpowiedzi na jedno lub obydwa pytania należy przysyłać do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie, ul. 1 Maja 6.

Odpowiedzi winny być podpisane imieniem, nazwiskiem oraz zawierać dokładny adres. Należy także podać wiek i zawód biorącego udział w konkursie.

Najlepsze odpowiedzi zastaną nagrodzone i ogłoszone w prasie.

(w)

LIGA LOTNICZA NA TERENIE GARWOLINA

Liga Lotnicza na terenie powiatu Garwolin była dotychczas bardzo zaniedbana.

Zarząd Okręgu Warszawskiego LL wcale nie interesował się Garwolinem, a Zarząd Komisaryczny, który miał zajmować się sprawami ligowymi ograniczył swoją działalność do przechowywania w szufladzie biurka statutu Ligi Lotniczej i instrukcji o zakładaniu Kół.

Nic więc dziwnego, że w takich warunkach praca lotnicza na naszym terenie leżała.

Niedawno, dzięki staraniom grupy młodzieży, która naprawdę chce w Lidze pracować, utworzone zostało koło LL zapisane w rejestrze Zarządu Okręgu pod numerem 458.

W okresie niespełna tygodnia koło liczyło już 135 członków.

Idąc za przykładem koła 458 zgłosiły swe istnienie śpiące przedtem Koła Nr 443 w Gromadzie Augustówka oraz Nr 445 w Irenie.

Dzisiaj Zarząd Oddziału w oparciu o aktywistów z OSL i pod przewodnictwem ZMP, wzorując się na doświadczeniach bratniej organizacji ZSRR DOSAAF kieruje pracą Ligi Lotniczej na terenie Garwolina i powiatu garwolińskiego.

Zorganizowano KWWL i kurs spadochronowy, na który uczęszcza 30 osób.

Niestety, Powiatowa Rada Narodowa nie chce zrozumieć celu naszej pracy i wiążących się z tym naszych potrzeb. Do dzisiaj nie mamy jeszcze własnego lokalu Oddziału, a liczne prośby kierowane pod adresem PRN w Garwolinie pozostają bez echa.

Z. Ch., Garwolin

kącik aktywisty

LIGA LOTNICZA SZKOLI WE WSZYSTKICH DZIEDZINACH SPORTU LOTNICZEGO

Co należy zrobić, by zostać pilotem, skoczkiem spadochronowym czy mechanikiem lotniczym?...

W następnym numerze naszego tygodnika podamy dokładne i szczegółowe informacje dotyczące naboru na szkolenie lotnicze. Niemniej już nasz „Kącik" chce podać kolegom wiadomość „z pierwszej ręki" o kursach, które będą prowadzone przez Ligę Lotniczą w roku przyszłym.

I tak zostaną zorganizowane następujące kursy:

a) pilotów szybowcowych
b) pilotów silnikowych
c) skoczków spadochronowych
d) instruktorów szybowcowych
e) instruktorów spadochronowych
f) instruktorów silnikowych
g) mechaników wyciągarkowych
h) pomocników mechaników lotniczych.

Jak więc widzimy Liga Lotnicza szkolić będzie we wszystkich specjalnościach lotniczych. A więc najwyższy czas, aby koledzy zastanowili się, jaką obrać specjalność.

Szczególnie ważną rolę do spełnienia mają koła LL których Zarządy powinny typować swoich członków najbardziej aktywnych działaczy naszej organizacji i kierować w swoim czasie, to jest po ogłoszeniu warunków, do odnośnych Komisji Kwalifikacyjnych przy ZOLL. Ambicją każdego koła powinno być skierowanie jak największej ilości najlepszych członków; przodujących ZMP-owców w nauce i pracy społecznej w szkołach, a w zakładach pracy przodowników pracy i aktywistów społecznych. Wytypowani członkowie przez Zarządy kół powinni być podani do wiadomości członków koła na ogólnym zebraniu, a w gazetkach ściennych należy umieścić ich zdjęcia, życiorysy z uwzględnieniem wyróżnienia pracy w LL. Koledzy których spotka zaszczyt skierowania ich na szkolenie powinni zacząć już przygotowywać potrzebne dokumenty jak: 1) Metrykę urodzenia. 2) Świadectwo szkolne. 3) Opinię ZMP (przez Zarząd Powiatowy). 4) Świadectwo niekaralności. 5) Obywatelstwo.

Akcja naboru, którą rozpoczniemy powinna przebiegać pod hasłami „Przodująca młodzież ZMP do lotnictwa", „Więcej synów robotników i chłopów do szkół lotniczych".

Instruktor

Kol. **Jerzy Dreger** z Opola. — W Waszej sprawie interweniujemy. Nie traćcie otuchy. O wynikach interwencji powiadomimy Was listownie.

Kol. **Henryk Osierda** ze wsi Kozy — Zachodzi jakieś nieporozumienie. Waszego poprzedniego listu nie otrzymaliśmy. Sprawę zamówionych roczników „SP" przekazaliśmy administracji.

Kol. **Benjamin Jasicki** z Jeleniej Góry. — Propozycję zaliczenia Was w poczet naszych korespondentów przyjęliśmy z radością. Dziękujemy za miły list. Być może, że wykorzystamy jego fragmenty w jednym z najbliższych numerów SiM-u.

Koledzy **Władysław Chawrona** z Jarosławia i **Zb. Miszkiewicz** z Ostródy. — Nadesłanych przez Was materiałów, niestety, nie możemy wykorzystać z przyczyny ich małej aktualności. Prosimy o nadesłanie innych, świeższych wiadomości.

Kolega **Adam Wróbel** z Radomia. — Mylicie dwie różne szkoły oficerskie. OSL czyli Oficerska Szkoła Lotnicza wychowuje pilotów wojskowych, natomiast TSL czyli Techniczna Szkoła Lotnicza kształci kadry mechaników lotniczych. Informacji o warunkach przyjęć do tych szkół udzielają Wojskowe Komendy Rejonowe. Dziękujemy za pozdrowienia.

Kolega **Czesław Surowiec** z Sokołowa Małopolskiego. Brakujące Wam numery SiM-u z bieżącego roku nabyć możecie, wpłacając na konto PKO—I — 19795/113 po 60 gr. za każdy. Książkę J. Meissnera pt. „Młode Asy" możecie zamówić listownie w księgarni „Domu Książki" w Warszawie Al. I-szej Armii 16. Księgarnia wyśle książkę na Wasz adres za zaliczeniem pocztowym.

Kol. **Krystyna Zając** z Katowic. — Cieszymy się bardzo, że zdecydowaliście się, droga koleżanko, na napisanie listu do naszej redakcji, by podzielić się z nami Swymi zamiarami. Wyjaśniamy Wam przy okazji, że odpowiadamy na wszystkie listy otrzymane od naszych Czytelników. Członkowie Ligi Lotniczej nie korzystają w tym wypadku z jakiś przywilejów czy pierwszeństwa. Popieramy Wasze dążenia idące w kierunku zostania pilotką sportową. Do rozpoczęcia szkolenia szybowcowego macie jeszcze 3 lata czasu, który powinniście wykorzystać, uzupełniając poziom swych wiadomości o lotnictwie. Uważamy, że dobrze byłoby, gdybyście znalazły nieco czasu na naukę modelarstwa, które jest pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego. Dziękujemy za miły list i życzymy powodzenia na drodze do lotnictwa.

Kol. **Jerzy Zieliński**. — Nie jesteśmy w stanie spełnić Waszej prośby odnośnie wcześniejszego zamieszczenia odpowiedzi na list, w którym prosicie o podanie literatury techniczno-lotniczej w języku rosyjskim. Podajemy Wam kilka tytułów książek radzieckich z różnych dziedzin wiedzy lotniczej: N. W. Inozjemcow — Awiacjonnyje gazoturbinnyje dwigatieli, L. S. Szmugliakow — Propiellernyje turbiny prostiejszej konstrukcji, Ł. J. Sugatin — Osnowy projektirowania samolietow, M. N. Szulżenko—Konstrukcji samolietow, W. F. Bołotnikow — Elementarnyj Kurs Aerodinamiki Samolieta, Goronczenko — Aerodinamika skorostnego samolota, W. W. Gołubiew — Lekcji po tieorii kryła, A. Torreltier — Aeroplany. Wyżej wymienione książki są do nabycia we wszystkich księgarniach technicznych „Domu Książki". Możecie je także zamówić drogą listowną w jednej z księgarni, których adresy podawaliśmy w „Poczcie Lotniczej" w 26 numerze SiM-u z br. Sprawę przesyłki roczników SiM-u przekazaliśmy administracji.

Kol. **Stanisław Zusak** z Kresna n. Wisłokiem, **Tadeusz Kosiński** wieś Ocieka oraz kol. **Henryk Stacewicz** z Olsztyna. Najkrótsza droga do lotnictwa wojskowego prowadzi przez Ligę Lotniczą, która wyszkoli Was na pilota sportowego i zapewni pierwszeństwo w przyjęciu do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Informacji w sprawie warunków przyjęć do OSL oraz TSL udzielają Wojskowe Komendy Rejonowe. Wyczerpujące informacje na temat warunków naboru na sportowe szkolenie lotnicze znajdziecie koledzy w „Poczcie Lotniczej" w jednym z najbliższych numerów SiM-u z br.

Kol. **Irena Dramińska** z Warszawy. Samolot „Russkij Witiaź" zbudowany został przez rosyjskiego konstruktora Igora Sikorskiego w 1911 r. Płatowiec ten zaopatrzony był w dwa silniki. Rozpiętość tego dwupłata wynosiła 27 m, powierzchnia nośna 12 m², ciężar w locie 5 ton. „Russkij Witiaź" rozwijał „fantastyczną" jak na owe czasy szybkość 90 km/godz.



Kol. Janusz Grabioński z Gliwic. Niemiecki samolot typu Fieseler „Storch" Fi-156 jest maszyną łącznikową. Wykorzystywany był jako maszyna sportowa oraz do celów sanitarnych. Odznacza się on prostotą konstrukcji, krótkim startem i dobiegiem. Silnik Argus As 10 C o mocy 250 KM.

Kol. **Zygmunt Rolski** z Lublina. Do prowadzenia na torze pocisku rakietowego zbliżonego konstrukcją do V2 służy usterzenie kierowane przez pilota automatycznego, otrzymującego impulsy drogą radiową z zewnątrz lub od z góry nastawionego mechanizmu z wewnątrz. Aparatura sterująca jest najbardziej skomplikowaną i zarazem najdroższą częścią pocisku. W wypadku kontroli radiowej urządzenia ziemne zaopatrzone jest w dwa detektory radarowe, z których jeden śledzi tor pocisku, drugi zaś tor przedmiotu stanowiącego cel. Osobny aparat kontrolny zostawia sygnały i operator stara się zespolić oba znaki świetlne widoczne na ekranie radarowym, wysyłając przy pomocy nadajnika impulsu obierane przez aparat znajdujący się wewnątrz pocisku. Impulsy te po przetworzeniu przekazywane są serwomotorkom usterzenia.

Osobny nadajnik umieszczony w pocisku nadaje informacje o położeniu pocisku oraz wskazaniach jego urządzeń kontrolnych. Energię potrzebną do uruchomienia takich urządzeń jak np. żyroskopy i radio dostarczą śmigiełko umieszczone z przodu pocisku, poruszające prądnicę. Niektóre pociski zaopatrzone są w baterie akumulatorów.

Innego rodzaju jest pocisk, niewielkich rozmiarów, wypuszczany z samolotu w „pogoni" za samolotem przeciwnika. Może on być sterowany za pomocą fal ultra-czerwonych, promieniujących ze spalin wydzielanych przez silniki.

Jak widzicie z powyższych wyjaśnień, budowa tego rodzaju pocisku „domowymi" środkami jest niemożliwa. Radzimy Wam zwrócić swe zainteresowania w kierunku budowy modeli sterowanych automatycznie wzgl. impulsami dźwiękowymi lub świetlnymi. Dziękujemy Wam za pozdrowienia.

Kol. **Tadeusz Mokry** z Garwolina. Samolot „Szpak-2" skonstruowany był przez zespół inżynierów LWD. Jest to dolnopłat o konstrukcji drewnianej przeznaczonej do szkolenia w aeroklubach. Rozpiętość 11,1 m, długość 8,05 m, skrzydła dwudźwigarowe, pokrycie płótnem, 4 zastrzały duralowe, klapy syst. Lahmann na 60% rozpiętości, silnik Siemens-Halske 150 KM. „Szpak" rozwijał szybkość maksymalną około 180 km/godz. Jego pułap wynosi 4 000 m, ciężar własny 650 kg, maksymalne obciążenie 1 000 kg.

Kol. **Stefan Dybczyński** z Kalisza. Pytacie „w jakim celu śmigłowiec posiada zamontowane na ogonie dodatkowe śmigiełko?" Śmigiełko to służy do sterowania śmigłowcem, a także przeciwdziała sile powodującej jego obrót dookoła osi pionowej, będącej przeciwdziałaniem wywołanym obracaniem się łopat rotoru. W niektórych śmigłowcach zamiast tego śmigiełka wykorzystano odrzut spalin uchodzących z silnika napędzającego rotor. Spaliny ujmuje specjalny zbieracz, z którego płyną one kanałem w kierunku ogona do dwóch dysz zamontowanych na jego końcu. Otwory tych dysz są tak umieszczone, że jedna z nich wyrzuca spaliny w jedną, druga w drugą stronę. Dopływ spalin do dysz zamyka przepustnica, sterowana z kabiny samolotu.

Ray.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

„NOWINY" LOTNICZE

O tym jak niektóre dzienniki potrafią „dokładnie i rzeczowo" informować swoich czytelników świadczy poniższa notatka, zamieszczona w 284 numerze Wrocławskiej Gazety Robotniczej z dnia 30.X.br.

„Nowy kurs modelarstwa zostanie zorganizowany przez Ligę Lotniczą. Kurs będzie się odbywać prawdopodobnie w nowej siedzibie Zarządu Okręgowego w Rynku. Amatorzy modelarstwa mogą się zgłaszać w sekcji modelarstwa Zarządu Okręgowego codziennie od godz. 8 do 15-ej ul. Gen. Świerczewskiego.

Liczni amatorzy modelarstwa niezwłocznie zgłoszą się do nowej siedziby Zarządu Okręgowego LL we Wrocławiu mieszczącej się w Rynku przy ul. Gen. Świerczewskiego 99. Nie ma to jak rzeczowa i prawdziwa informacja. Gdzie Rzym, a gdzie Krym, gdzie Rynek, a gdzie ul. Gen. Świerczewskiego, szanowni adiustatorzy z Gazety Robotniczej?

A oto inny kwiatek:

Poczytne Echo Krakowskie w 242 numerze z dnia 11.IX.br. pod budzącym zaufanie tytułem „Echo wyjaśnia" pisze:

...kajaki można znaleźć — trzeba tylko umieć szukać... wyjaśnił Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w odpowiedzi na notatkę pt. „Szukamy kajaków".

To jest tylko wstęp. Z kolei wyjaśnia Echo:

...Nie znaczy to, żeby organizacje LM i LL uniemożliwiały masowe korzystanie ze swego sprzętu (mowa o kajakach przyp. nasz.).

Każdy człowiek pracy może zapisać się do jednej z tych organizacji i płacąc niewielką składkę korzystać z jej sprzętu. Dziesiątki tysięcy ludzi pracy są już członkami LM.

Wszystko jasne, prawda?

W zakończeniu tego krótkiego „wyjaśnienia Echa" czytamy: ...A więc amatorzy przejażdżek — droga jest łatwa i prosta — przez Ligę Morską lub Lotniczą do... kajaków.

W takim razie uwaga, amatorzy podniebnych lotów i skoków spadochronowych — droga jest łatwa i prosta — przez Związek Wędkarski na samoloty.

(Wil)

330 SAMOLOTÓW OD LUDNOŚCI SZANGHAJU

Wyrazem pełnego poparcia narodu chińskiego dla bohaterskiej walki ochotników chińskich przeciwko najeźdźcom amerykańskim w Korei jest zakupienie przez mieszkańców Szanghaju 330 somolotów, które przekazane zostaną ochotnikom w najbliższym czasie.

Samoloty te zakupione zostały z dobrowolnych wpłat ludności Szanghaju.

ŚMIGŁOWIEC NAD STADIONEM

Niedawno na moskiewskim stadionie „Dynamo" odbyła się uroczystość wręczenia nagród uczestnikom wszechzwiązkowych zawodów piłki nożnej o puchar ZSRR. Mistrzem Związku Radzieckiego została drużyna Centralnego Domu Armii Radzieckiej (CDSA).

W czasie uroczystości przyleciał nad stadion śmigłowiec konstrukcji inż. Milla. Maszyna opuściła się nisko nad ziemią i z kabiny wyszedł po drabince na boisko jeden ze sportowców radzieckiego lotnictwa — major Gajdajenko. Wręczł on kapitanowi zwycięskiej drużyny kwiaty i puchar.



TO WCALE NIE TRUDNE

Kolega Albin Gańko z Suwałk nadesłał nam ciekawą „skakankę", którą zamieszczamy powyżej. Celem rozwiązania „skakanki" przeskakujemy stale tę samą ilość liter zamieszczonych w kole zwracając uwagę, aby przy odczytywaniu rozwiązania poruszać się w kierunku ruchu wskazówek zegarowych. Dla ułatwienia rozwiązania podajemy, że napis podaje tytuł jednego z radzieckich filmów lotniczych.

Za poprawne rozwiązanie nadesłane w przeciągu dziesięciu dni od chwili ukazania się numeru, redakcja przeznacza cenne nagrody książkowe, które zostaną rozlosowane wśród nadsyłających prawidłowe rozwiązania.

W. ROMANIUK

NOTATKI SPADOCHRONIARZA

BIBLIOTEKA ŻOŁNIERZA

Nie mylą się ci, którzy uważają spadochroniarzy za ludzi posiadających nerwy silne jak stal, ludzi o niezwykle silnej woli i opanowaniu. Tak jest naprawdę. Ale spadochroniarze — to ludzie nie tylko odważni. W parze z cechami charakteru, które tak bardzo imponują „zwykłym śmiertelnikom", idzie zawsze u spadochroniarza wielki zasób gruntownych wiadomości teoretycznych. Wiedza z zakresu teorii skoku, głęboka znajomość praw rządzących lotem człowieka opadającego ku ziemi w najróżnorodniejszych warunkach atmosferycznych umiejętność wyjścia z każdej chociażby najtrudniejszej sytuacji jaka może zaistnieć w powietrzu — jest wynikiem długiego okresu wytrwałej, sumiennej pracy szkoleniowej każdego spadochroniarza.

Książka słynnego radzieckiego skoczka spadochronowego — płk. Wasyla Romaniuka w prostych, szczerych słowach mówi o życiu spadochroniarza. Autor wykazuje, że na to, aby zostać spadochroniarzem, nie potrzeba niezwykłych„ „nadprzyrodzonych" kwalifikacji. Czynnikiem decydującym jest tutaj przede wszystkim nieustanna praca — ciągłe wzbogacanie wiadomości teoretycznych, nieustępliwa codzienna walka o coraz wyższy poziom umiejętności praktycznych.

Sport spadochronowy staje się w Polsce Ludowej coraz bardziej masowy. Liga Lotnicza szkoli dziś w swych ośrodkach coraz większą ilość młodych skoczków spadochronowych. „Notatki spadochroniarza, napisane przez jednego z najlepszych skoczków spadochronowych Związku Radzieckiego, niezrównanego mistrza w tej gałęzi sportu i człowieka, który w niesłychanie zajmujący sposób potrafi podzielić się z czytelnikami bogactwem swoich doświadczeń — przeczyta każdy kandydat na spadochroniarza „jednym tchem". Zasługują na to w pełni, obrazując wiernie życie radzieckich spadochroniarzy, ludzi prostych, skromnych i ofiarnych w służbie dla swojej socjalistycznej ojczyzny radzieckiej, najpotężniejszego w świecie mocarstwa lotniczego.

„Notatki spadochroniarza" ukażą się niebawem w sprzedaży.

JERZY ZARĘBSKI

NASZA OKŁADKA:

Praca w modelarni lotniczej w dużym stopniu ułatwi kandydatom na pilotów, skoczków i mechaników dostęp do szkolenia lotniczego (patrz „Kącik", str. 797).

Foto: T. Bukowski

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr. kwartalnie — 6 zł 60 gr półrocznie — 12 zł 60 gr. rocznie 24 zł
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne 14 — sekretariat i administracja Zam. 2883. 2-B-45671.

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL.

Numer oddano do kolportażu 5. XII. 1951 r.